F1 RACING AĞUSTOS 2019 SAYI 151

# RÖPORTAJ: RAIKKONEN'İN YUMUŞAK YÜZÜ

F1 RACING

## BRABHAM BT49
F1 EFSANESİ

## MCLAREN'İ YÜKSELTECEK ADAM
ANDREAS SEIDL İLE DAHA İLERİYE

# RENAULT: MİLYAR DOLARLIK KUMAR

TÜNELİN SONUNDA IŞIK VAR MI? WILLIAMS

EFSANEVİ F1 TAKIMI, YENİDEN ŞAMPİYON OLABİLECEK Mİ?

## YAVAŞ BİR F1 ARACI KULLANMAK
PİLOTLAR DENGESİZ BİR ARAÇLA NASIL MÜCADELE EDER?

## FORMULA E SEZON SONU DEĞERLENDİRMESİ
ELEKTRİKLİ YARIŞ SERİSİNDE KAZANANLAR VE KAYBEDENLER

ISSN 1302-6275
Sayı 151
20 TL
Ağustos 2019

RENAULT: MİLYAR DOLARLIK KUMAR

DÜNYANIN EN ÇOK SATAN FORMULA 1 DERGİSİ

# Üstün performans için tasarlandı

www.mobil1.com.tr

Energy lives here™

ASTON MARTIN
Red Bull RACING
Mobil 1™
OFFICIAL LUBRICANT PARTNER

# EDİTÖR

AĞUSTOS 2019

## Cihangir Perperik

cihangir.perperik@motorsport.com
@cihangirp
@f1racing_tr
/f1racingturkiye


## Mercedes'in yıldızı daha ne kadar parlayacak?

Formula 1 tarihinde uzun süre başarısını devam ettiren birçok takım gördük. Mercedes-Benz Formula 1 takımı da bunlardan birisi. Her zaman takım olarak pistte yer almasalar da motor tedarikçisi olarak da çok önemli başarılara imza atmışlardı. Şu an her şey yolunda. Lewis Hamilton ile rekorlar kırıyorlar ve pistte hem yönetim hem de sürücüleri ile şov yapmaya devam ediyorlar. Benim merak ettiğim takım olarak şampiyonluğun en önemli favorisi olmaktan çıkarlarsa, Formula 1 için verecekleri kararın ne olacağı.

Mercedes-Benz, 2019-2020 sezonunda birçok diğer büyük marka gibi geleceğin, hatta günümüzün en önemli otomobil teknolojisi elektriklenmenin getirdiği Formula E yarış serisine fabrika takımı olarak giriş yapacak. Formula E her geçen sezon gelişmeye devam ediyor ve üretimlerini bu yöne çeken markaların da dikkatini çekmeyi başarıyor.

Öyle ki Shell ve Mobil 1 gibi çok büyük akaryakıt ve yağ firmaları ana ürün olarak olmasalar da, bu seride olmak için yarışıyorlar. Formula E'nin Formula 1'e rakip bir seri olarak kurulmadığının altını çizmek istiyorum. Bu seri tamamen otomobil teknolojisinin geldiği ve gideceği yönü gören girişimciler tarafından finanse edilerek kurulan ve başarıyı daha ilk yıllardan elde eden bir yarış serisi.

Turbo çağ ile ciddi şekilde parlamaya başlayan Mercedes-Benz F1 takımının yıldızı şu an nirvana seviyesinde. Peki Formula E'ye girişleri Formula 1'deki başarılarını nasıl etkileyecek? Şampiyon olamayan bir Mercedes-Benz F1 takımı, Formula 1 için bu devasa yatırımlarına devam eder mi?

Belki bu sorular için çok erken ancak bunları soracağımız günlerin geleceğinden emin olabilirsiniz. Her şeye rağmen Almanya'daki harika yarış için teşekkürler Formula 1.

Eylül'de görüşmek üzere.

## Fatih Yurdatapan

fatih.yurdatapan@f1racing.com.tr
@fyurdatapan


## F1 ile özdeşleşenler

Formula 1 ile özdeşlemiş özel takımlar olduğu kadar F1 ile çok yakın olan üretici takımlar da var. Bunların en başında elbette Ferrari geliyor. F1'i F1 yapan Ferrari'yse, Ferrari'yi Ferrari yapan da Formula 1'dir. Bana göre aynı şey Renault için de geçerli. 70'li yıllardan beri bazı aralıklarla da olsa sporda bulunan Renault, F1 adına çok şey katmış, kendisi de çok şey kazanmıştır.

Son dönemlerde F1 izleyenler için Renualt ve Alonso'nun 2005-2006 yıllarında kazandırdıklarının bıraktığı tat, bugün bile insanların hâlâ damağında. O günlere geri dönmek isteyen Renault, işte bu yüzden büyük yatırımlar yaparak, geleceğin şampiyonu olarak gösterilen Ricciardo ile anlaşma yaptı.

Renault'nun önümüzdeki yıllar spordaki varlığını, biraz başarısı ve büyük ölçüde de yeni gelecek kuralların içeriği belirleyecek. Ancak F1'in kazananları arasında, ciddi yatırımlar yapan Renault'nun yer alıp almaması sporun ne kadar sağlıklı olduğunu da gösterecek.

Keyifli bir Ağustos ayı dilerim.

İyi okumalar

Versiyonlarımız

Avustralya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Hollanda, Endonezya, Malezya, Meksika, Filipinler, Polonya


**F1 Racing** aylık olarak yukarıdaki ülkelerde yayımlanmaktadır. Formula One, Formula 1 ve F1 markaları lisanslı olarak kullanılmaktadır.

F1 RACING

www.f1racing.com.tr
twitter.com/f1racing_tr
facebook.com/f1racingturkiye
**DÜNYANIN EN ÇOK SATAN F1 DERGİSİ**
ISSN: 1302-6275
YAYIN TÜRÜ: AYLIK, YAYGIN, SÜRELİ YAYIN
AĞUSTOS 2019

**İMTİYAZ SAHİBİ VE GENEL YAYIN YÖNETMENİ**
ETAP MEDYA A.Ş. ADINA CİHANGİR PERPERİK (SORUMLU)

**YAZI İŞLERI MÜDÜRÜ**
FATİH YURDATAPAN

**HABER MÜDÜRÜ**
ALİ ÇELİK

**YAYIN DANIŞMANLARI**
SERHAN ACAR, KORHAN SAVRAN,
ELİF BEKFELAVİ, ABDULLAH ÇELİK

**GÖRSEL YÖNETMEN**
ÖMER CİHANGİR

**KATKIDA BULUNANLAR**
EMRAH ORAKÇIOĞLU, ERGÜN ŞİMŞEK,
ATAHAN CANKAN, EMİR KAR, KEMAL ŞENGÜL

**FOTOĞRAF**
KUTAL METE TEKİN

**YÖNETİM YERİ**
ETAP MEDYA A.Ş.
BARBAROS HAYRETTİNPAŞA MAHALLESİ 1994 SOKAK
NO:14/70 ÇEBİ NATURA PLAZA
ESENYURT - İSTANBUL

**REKLAM**
reklam@f1racing.com.tr

**ABONELİK**
+90 (212) 853 88 89
bilgi@f1racing.com.tr
www.f1racing.com.tr

**BASKI TARİHİ**
TEMMUZ 2019

**BASKI YERİ & DAĞITIM**
OPTİMUM BASIM SAN. VE TIC. LTD. ŞTİ.
TEVFİKBEY MAH. DR. ALİ DEMİR CD. NO: 51/1
34295, KÜÇÜKÇEKMECE / İSTANBUL
TEL: 0212 463 71 25
SERTİFİKA NO: 41707

DÜNYA DAĞITIM
DÜNYA GLOBUS BASIM EVİ, 100 YIL MAH. HÜSEYİN
KARAASLAN CAD. BİLA NO KAT:4 BAĞCILAR / İSTANBUL
TEL: 0 (212) 440 28 31 - 32
FAKS: 0 (212) 355 07 44

**LİSANS SAHİBİ**
AUTOSPORT MEDIA UK LTD. 1 ETON STREET,
RICHMOND LONDON, TW9 1AG, UK
TÜRKİYE LİSANS SAHİBİ: ETAP MEDYA A.Ş. ADRES BARBAROS
HAYRETTİNPAŞA MAHALLESİ 1994 SOKAK NO:14/70 ÇEBİ NATURA PLAZA,
ESENYURT - İSTANBUL



Her hakkı saklıdır. Autosport Media UK LTD. Lisansı ile yayımlanmaktadır. Dergide yer alan yazı, makale, fotoğraf ve illüstrasyonların elektronik ortamda dahil olmak üzere çoğaltılma hakları Autosport Media UK LTD. ve ETAP Medya A.Ş.'ye aittir. Yazılı ön izin almaksızın, hangi dilde ve hangi ortamda olursa olsun materyalin tamamının veya bir bölümünün çoğaltılması yasaktır. Bu dergi, basın meslek ilkelerine uymaya söz vermiştir.



**Creative content director** Anthony Rowlinson
**Editor in chief** Andrew van de Burgt **Managing director** Geoff Love
**Publishing director/licensing** Stuart Williams
**Group managing editor** Stewart Williams
**Executive editor** Stuart Codling
**Associate editor** James Roberts
**Art editor** Frank Foster
**Deputy art editor** Jack Woolrich
**Principal photographer** Steven Tee
**Columnists** Peter Windsor, Pat Symonds
**Photo agency** LAT Images
**Group publishing manager** Sunita Davies
**Production controller** Abbey Gunner
**Office manager** Joanne Grove
**Editorial tel** +44 (0)20 3405 8100

# İÇİNDEKİLER

AĞUSTOS 2019

F1 RACING

## 1. SEKTÖR


**6** **FOTO GALERİ**
Formula 1 dünyasından en özel kareler

**14** **PİT GEÇİŞİ**
Uzman analizleri, değerlendirmeler ve ayın önemli haberleri

**20** **SERHAN ACAR**
F1'in sesinden Sebastian Vettel analizi

**22** **F1 ANALİSTİ**
Edd Straw Sainz'ın geleceğini değerlendirdi

**24** **KAPUT ALTI**
Pat Symonds ile F1'deki dominasyon

**26** **KONUK YAZAR**
Sizlerden gelen ayın köşe yazısı


## 3. SEKTÖR


**80** **O BİR F1 EFSANESİ**
Brabham BT49'un detayları

**90** **YAŞAM TARZI**
Otomobil dünyasından son haberler, teknolojik gelişmeler ve harika yarış temalı saatler

**92** **AVUSTURYA GP'Sİ**
Red Bull Racing'in harika zaferi

**94** **BRİTANYA GP'Sİ**
Güvenlik aracı Bottas'ın planlarını bozdu

**96** **ALMANYA GP'Sİ**
Hockenheim'da muhteşem yarışın galibi Verstappen

**98** **KARA BAYRAK**
Nico Hulkenberg'e mektup var

**44** KAPAK KONUSU: RENAULT'NUN KUMARI

**52** KİMİ RAIKKONEN'İN YUMUŞAK YÜZÜ

**64** McLAREN'İ KURTARACAK ADAM

**84** FORMULA E SEZON SONU RAPORU


## 2. SEKTÖR


**28** **TEMİZ VE HIZLI ENERJİ**
Formula E Street Racers sponsoru, elektrikli araçları nasıl destekliyor?

**42** **YÜKSEK VOLTAJ**
Formula E sponsoru ABB'den geleceği yönelik teknolojiler

**44** **RENAULT'NUN KUMARI**
Fransız takım eski kazanan günlerine dönmek istiyor

**52** **KIMI RAIKKONEN**
Fin pilot ile rahat bir söyleşi

**58** **ANTONIO GIOVINAZZI**
Raikkonen'in takım arkadaşını yakından tanıyın

**60** **ZİRVE YOLCULUĞU**
Honda motoru, Avusturya'da ve Almanya'da zirveye çıktı

**64** **ANDREAS SEIDL**
McLaren'i yükseltmek için çok çalışan isim

**70** **PRINCE BIRA**
F1'in en ilginç karakterlerinden biriyle tanışın

**74** **WILLIAMS**
Tünelin sonunda ışık var mı?


## F1 RACING PRO


**30** **MARK GALLAGHER**
F1'de uzun süreli ilişkiler

**32** **PERFORMANS**
Kötü bir F1 aracı nasıl kullanılır?

**38** **MÜHENDİSLİK**
F1 araçlarındaki fren boruları

**40** **SAĞLIK**
Boyun kasları nasıl güçlendirilir?

HONDA

# Yeni CR-V HYBRID

## Bildiğiniz CR-V, bambaşka bir his.

CR-V Hybrid için birleşik tüketim değeri 5.5 lt/100 km ve $CO_2$ emisyon değeri 126 g/km'dir.
Emisyon seviyesi: EC 715/2007 ile değişik EU 2018/1832 ölçüm metoduna göre, ideal şartlarda elde dilen NEDC test değerleridir.
(Emisyon Seviyesi: Euro 6/DG) Normal koşullarda farklılık gösterebilir.

6 YIL veya 150.000 km Honda Garantisi

HONDA Finansal Hizmetler

honda.com.tr · h2.com.tr
facebook.com/HondaTR · twitter.com/HondaTR · instagram.com/hondatr

# F1 FOTO GALERİ

motorsport IMAGES

## Ferrari'de fazla mesai

İtalyan takımı için zor bir hafta sonu daha geride kaldı. Sebastian Vettel 6. cepten başladığı yarışta otomobilden bir türlü istediğini alamadı. 37. turda üçüncülük için savaştığı Verstappen'e geçildikten sonra yerini geri almak isterken, Red Bull'un arkasına sertçe çarptı.

Vettel'in 'kendi hatası' olduğunu kabul ettiği kazanın ardından Ferrari'nin ön kanadı hasar aldı. Bu karede de, zorunlu pit stopta ön kanadın aldığı darbeyi net bir şekilde görmek mümkün. Alman pilota 10 saniye ceza da geldi ve Vettel yarışı ancak 16. sırada tamamlayabildi.

**Fotoğrafçı** Steven Tee

**Yer** Silverstone, İngiltere
**Zaman** 15:14, Pazar 14 Temmuz 2019

**Detaylar** Canon EOS-1DX MkII, 600 mm lens, 1/640th @ F4.0

ABB FORMULA-E
FIA FORMULA-E CHAMPIONSHIP

# #ABBFormulaE

## Yarının ulaşım altyapısını beraber inşa edelim.

Araştırma. Geliştirme. Test ve işte sonunda devrim. Elektrikli araç şarj altyapısında lider olan ABB, E-mobilite devrimini hızlandıran teknolojiler için Formula E ile stratejik ortaklık yapıyor. ABB Formula E Şampiyonası'nın bir sonraki sezonunu heyecanla bekliyoruz, bize katılın. Geleceği birlikte inşa edelim.
**abb.com/formula-e**

ABB

F1 FOTO GALERİ

motorsport IMAGES

## Yol dışında

Ricciardo'nun takımdan beklenmedik şekilde ayrılmasıyla ikinci koltuğu dolduran Pierre Gasly, Red Bull Racing'de hâlâ potansiyelini kanıtlamaya çalışan pilot konumunda. Avusturya GP'si Max Verstappen'e bir kez daha açık ara mağlup olduğu bir yarış oldu.

Bu fotoğrafta Cuma antrenmanlarında otomobildeki ayarlara alışmaya çalışan Gasly, pist dışına çıkarak lastiklerine biraz hasar verdi. Aslında antrenmanlardaki hızı açısından çok zayıf bir görüntü çizmedi ama bunu takım arkadaşının 0.7 saniye gerisinde kaldığı sıralama turlarına aktaramadı. Pilot koltuğunu kaptırmamak adına, artık 'yol dışına' daha az çıkmalı!

**Fotoğrafçı**
Glenn Dunbar

**Yer** Spielberg, Avusturya
**Zaman** 14:20, Cuma 28 Haziran 2019

**Detaylar** Canon EOS-1DX MkII, 840 mm lens, 1/1000th @ F7.1

JUMBO
citrix
Mobil 1
Mobil 1
PIRELLI
P ZERO

F1 FOTO GALERİ

motorsport IMAGES

# Max ve Charles: Fırtına öncesi sessizlik

Tartışmalı Avusturya GP'si sonucundan 24 saat önce Charles Leclerc ve Max Verstappen gridde, sıralamanın hemen ardından sohbet etmenin keyfini çıkarıyorlardı.

Lewis Hamilton, televizyonda Paul di Resta'ya röportaj veriyor ve bu ikili de burada rahatça takılıyorlardı. Burada Leclerc'in Vahşi Batı'da silah çeker gibi Verstappen'e sağ elini kaldırması ilginç bir görüntü ortaya çıkardı.

Ertesi günü yaşanan sert yarış, Silverstone'a da taşındı. Her iki pilot da geleceğin yıldızı olarak bize çok keyifli anlar yaşatıyorlar.

**Fotoğrafçı**
Steven Tee

**Yer** Spielberg, Avusturya
**Zaman** 16:04, Cumartesi 29 Haziran 2019

**Detaylar** Canon EOS-1DX MkII, 16 mm lens, 1/1300th @ F4.0

exact
ESSO
CITRIX
HONDA
Lenovo
Red Bull
RedBull
GIVES YOU WINGS

SILVERSTONE
PETRONAS
GBR3012 2015
PIT/GRID MARSHAL
GBR3007 2015
PIT/GRID MARSHAL
SHOWSEC
Crowd Management

F1 FOTO GALERİ

motorsport IMAGES

## Sevgi denizinde

Lewis Hamilton'ın Britanya GP'si zaferi bir kez daha sıra dışı bir kutlamaya ev sahipliği yaptı. Burada altıncı kez kazanmış olması gerçekten büyük bir başarı.

Podyum seremonisinin ardından, fotoğrafçı kulesinde kalarak fanları yukarıdan gören bir açıyı takip ettim. Hamilton, podyumun hemen ardından, basın toplantısı yerine fanların üzerine atladı.

Bu kareyi 200 mm lensle çektim ve bu da Hamilton'ı çerçevede biraz daha küçük gösterdi. Buradaki amacım, onu kutlayan insanların ne kadar çok olduğunu göstermekti.

**Fotoğrafçı**
Glenn Dunbar

**Yer** Silverstone, İngiltere
**Zaman** 16:53pm, Pazar 14 Temmuz 2019

**Detaylar** Canon EOS-1DX MkII, 200 mm lens, 1/3200th @ F2.8

01 | Fernando Alonso, hiçe saydığı takıma nasıl geri dönecek?

JONATHAN NOBLE
@NobleF1
facebook.com/f1racingturkiye

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

# ALONSO FERRARI'YE GERİ Mİ DÖNÜYOR?

01 **Alonso, Bahreyn Grand Prix'sindeki testlerden beri Formula 1 padokunda olmamasına rağmen**, pilot piyasasında belirleyici etkenlerden biri olmayı sürdürüyor. Bugünlerde en sıra dışı olan şey ise, Alonso'nun beş sene önce enteresan koşullar altında ayrıldığı Ferrari'ye geri dönme ihtimalinin dillendirilmeye başlanmış olması.

Alonso, Indy500'e katılma şansı elde edemediği ve Le Mans'da Toyota'dan takım arkadaşlarının yaşadığı problemlerle zafere uzandığı Mayıs ve Haziran aylarını görece sakin geçirdi. Ancak son dönemde bir sonraki adımının ne olacağı oldukça büyük bir merak konusu. Tüm göstergeler, F1 pilot piyasasının gidişatını gözlemlediğini gösteriyor.

Ancak bir şey kesin: McLaren için yarışmayacak. Takımın gösterdiği gelişim ve Carlos Sainz – Lando Norris

**Sebastian Vettel'in F1'deki geleceğiyle ilgili vereceği karar, Alonso'nun Ferrari'ye olası dönüşünü de doğrudan etkileyecek.**

## 02 | Yer etkisi 2021'de geri geliyor

> **ONUN İÇİN MUTLUYUZ. EĞER FORMULA 1'E GERİ DÖNMEK İSTERSE BAŞKA BİR TAKIMDA YARIŞABİLİR ÇÜNKÜ BİZDE BOŞ KOLTUK YOK. EĞER BUNU YAPMAK İSTERSE SONUNA KADAR DESTEKLERİZ.**
> ZAK BROWN

ikilisinin gösterdikleri, yeni takım patronu Andreas Seidl'ı ikna etmiş durumda.

Alonso halihazırda McLaren'in elçisi vazifesini sürdüredursun, takım onun bir daha McLaren için yarışmayacağından emin ve eğer başka bir yerde yarışmak isterse yolunda durmayacak.

Esasında bu, tam da Alonso'nun yokladığı bir şey. Her ne kadar 'Formula 1'in bana sundukları yeterince cazip değil' dese de içeriden gelen bilgiler, Alonso'nun temsilcilerinin birçok takımla 2020 için temas halinde olduğunu belirtiyor. Alonso yalnızca yarış kazanabilecek bir takımı seçeceğine göre opsiyonları yalnızca Mercedes, Red Bull ve Ferrari oluyor.

Mercedes, her ne kadar 2020'de Lewis Hamilton'ın takım arkadaşı kim olacak sorusuna henüz bir yanıt vermemiş olsa da kapalı bir kapı. Valtteri Bottas'ın 2019'a iyi girişi onu ikinci koltuk için yeniden pol pozisyonuna koymuş durumda. Eğer o olmazsa Mercedes, onun yerini Esteban Ocon'la dolduracak. Mercedes takım patronu Toto Wolff, konu hakkında oldukça rahat: "Valtteri bana geçen sene, her ne kadar sevmese de tek yıllık kontratlardan bir rahatsızlık duymadığını söyledi. Bence Valtteri F1'de bir koltuğu hak ediyor ve bunun performansına bağlı olduğunun farkında. Onu çok seviyoruz. Sezonun ilk çeyreği epey kuvvetliydi. Yapması gereken şey, daha önce yaptıklarını tekrarlamak ve bu konu hakkında ikimiz de hemfikiriz."

Mercedes'le birlikte Red Bull da Alonso için pek olası bir rota değil. Takım onu ekibe katmakta tereddüt ediyor, çünkü Max Verstappen'le yaşanabilecek bir politik gerilimden çekiniyor. Bu da, aslında hem Sebastian Vettel'in hem de Charles Leclerc'in 2020'de kontrat altında olduğu Ferrari'yi Alonso için tek gerçekçi tercih haline getiriyor. Vettel'in kontratı olmasına rağmen çıkan söylentiler, Alman pilotun sezon sonunda takımdan ayrılabileceği yönünde. Gelen bilgiler, Vettel'in rakip takımlarla olasılıkları konuşmak için temas halinde olduğunu belirtiyor.

Bu temasların yalnızca nabız yoklamak için mi yoksa ciddi bir transfer girişimi mi olduğunu yalnızca kendisi bilebilir. Vettel'in ne yapacağı yalnızca Maranello'ya bir seneliğine gelmesi ihtimal dahilinde olan Alonso için değil, aynı zamanda diğerleri için de anahtar rolde.

Vettel'in en güçlü bağı Red Bull'la. Eğer olur da oraya gelirse Daniil Kvyat'ın terfisi rafa kalkacak ya da Renault Ocon'u tercih ederse Nico Hülkenberg kendisini bir anda boşta bulacak.

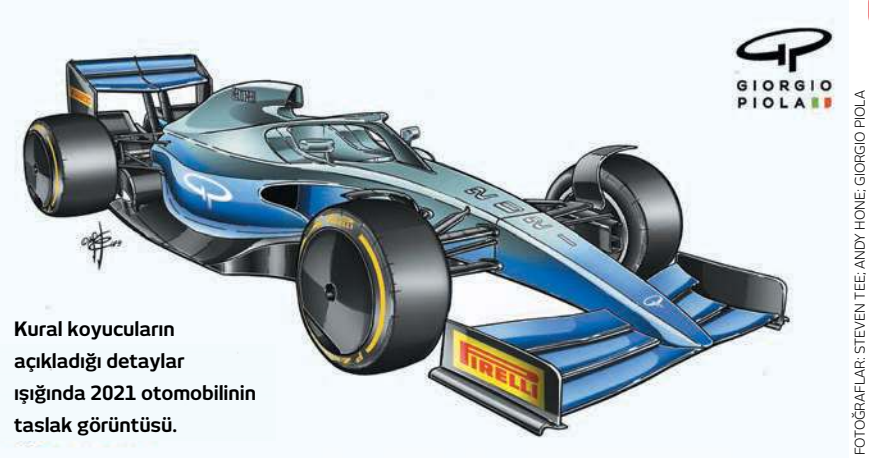
Ocon'un daha bariz seçenekleri Williams ve Racing Point, ancak Mercedes'le olan bağını devam ettirip ettirmeme durumu henüz belli değil. Wolff, eğer Ocon'un kariyeri kendilerinin onu serbest bırakmasına bağlıysa gerekeni yapacaklarını söylüyor.

Bu da Ocon için Haas kapısını açabilir ve halihazırda sezona kötü bir giriş yapan Romain Grosjean'a sıkıntı çıkarabilir. Ancak Haas'la en çok ismi geçen isim, geçtiğimiz sene takımla görüşen ve kariyerinde bir değişiklik yapmak isteyen Sergio Perez.

## 03 | Haas'ın tartışmalı sponsorunun geleceği şüpheli

# F1, YER ETKİSİNİ DÜŞÜNÜYOR

02




**Kural koyucuların açıkladığı detaylar ışığında 2021 otomobilinin taslak görüntüsü.**

FOTOĞRAFLAR: STEVEN TEE; ANDY HONE; GIORGIO PIOLA

**Formula 1, spordaki dengeleri değiştirmek** ve yarış seviyesini artırmak için 1980'lerin başında yasaklanan aerodinamik felsefeyi yeniden tasarlamayı planlıyor.

Takımlar, FIA ve F1 sahipleri Liberty Media 2021 sezonunda uygulanmaya başlanacak teknik kurallar üzerinde tartışmaya devam ederken temel konularda anlaşma sağlandı.

Bu konseptle beraber otomobilde yaratılan ▶

# F1 PİT GEÇİŞİ

yere basma gücünde temelden bir değişiklik olması muhtemel. F1'i yönetenler, mevcut otomobillerin nasıl çalıştığını ve aerodinamik sebeplerden ötürü birbirlerini takip etmekte zorlandıklarını anlamış durumda.

Bunun yerine 'yer etkisi' ismiyle taban altını kullanmanın daha efektif yolları bulunacak ve halihazırdakine benzer seviyelerde yere basma gücü elde edilecek. Daha da önemlisi, bu formülle birlikte otomobiller birbirlerini daha kolay takip edebilecek.

FIA'nın tek koltuklu seriler direktörü Nikolas Tombazis şunları söylüyor: "Biz, otomobillerin birbirleriyle daha sıkı yarışmasını ve birbirlerini daha kolay bir şekilde takip etmelerini istiyoruz. Yavaş aşınan ve arkadaki pilotun daha uzun süreli atak modunda olmasını sağlayabilecek lastikler istiyoruz. Mevcut otomobillerden daha basitler çünkü birçok küçük parça olmayacak."

Şu anki tahminler, öndeki otomobili takip ederken kaybedilen yaklaşık yüzde 45 oranında yere basma gücünün yalnızca yüzde 5 ila yüzde 10 arasına inmesi yönünde.

Tombazis şöyle devam ediyor: "Arka kanattan çıkan iki burgaç sayesinde hava akımı, arkadaki otomobile daha az zarar verecek. Neredeyse yüzde 50'den yüzde 10'luk bir kayba inmekten söz ediyoruz. Kısacası, arkadaki otomobilin kaybettiği yere basma gücünde önemli bir düşüş olacak. Ancak takip eden otomobillerin performansıyla pek de alakadar olmayan takımların bu kazanımları olumsuz yönde etkileyebileceğinin de farkındayız. Görevimiz şu: Bundan mümkün olduğunca uzak durmak."

**Ligier JS11'de (en üstte) görülen etekler, yer etkisinin 2021 versiyonunda lazım olmayacak (üstte).**

Otomobil konseptinin de ötesinde, F1'in hisse sahipleri lastik kurallarının daha iyi çalışmasını ve hızlı aşınma nedeniyle tekerlek tekerleğe mücadelelerin daha az sürmemesini istiyor.

Bu da, daha uzun süre dayanması gereken lastiklerle beraber yeni bir felsefe demek.

F1 şef teknikeri Pat Symonds şöyle diyor: "Geçtiğimiz birkaç yılda Pirelli'den tamamen yanlış şeyleri istedik. Hızlı aşınan lastiklerin gitmemiz gereken yol olmadığını düşünüyorum."

Formula 1 aynı zamanda sürücü yardımcılarında azalma, yakıt ikmali için olası bir dönüş ve mühendislerin yarış üzerindeki etkisini minimize etmek için telemetri kısıtlamalarını da düşünüyor.

## Z RAPORU AYIN ÖNEMLİ HABERLERİNE KISA BİR BAKIŞ

**10.07.19** Silverstone ve F1, Britanya GP'sinin 2024'e kadar sürmesi üzerine anlaşma sağladı.

**17.07.19** — Alfa Romeo teknik müdürü Simone Resta, eski takımı Ferrari'ye geri dönüyor.

**18.07.19** Formula 1 yönetimi, Avustralya GP'si için Melbourne'le 2025 sonuna kadar anlaşma imzaladığını duyurdu.

**24.07.19** Netflix, Drive to Surive'ın ikinci sezonunda tüm takımların yer alacağını duyurdu.

**24.04.19** — 2020 Hollanda GP'si için şimdiden 1 milyondan fazla bilet talebinde bulunulduğu açıklandı.

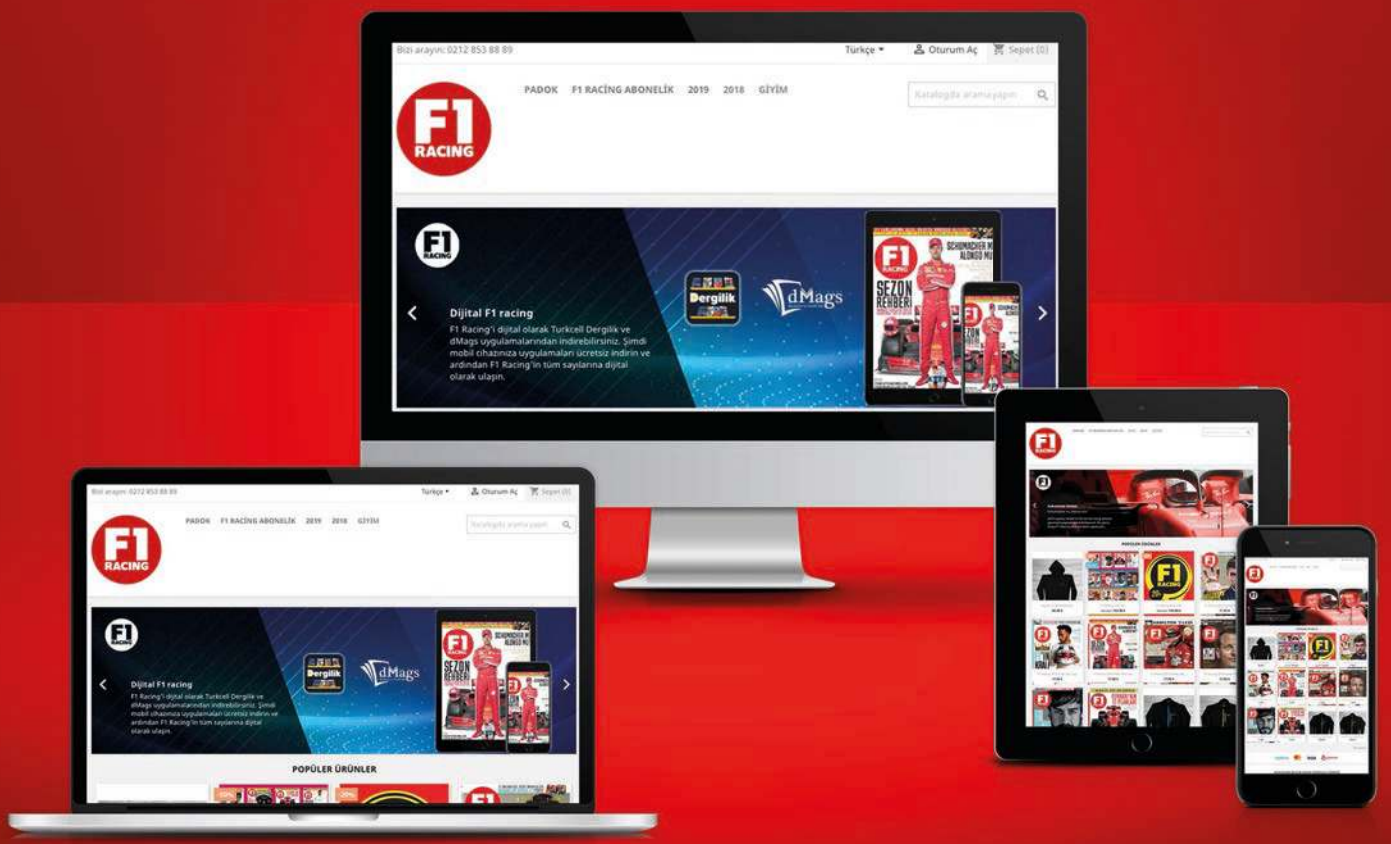
**22.07.19** Daniel Ricciardo, eski danışmanı Glenn Beavis'ten gelen 10 milyon pound'luk davayla karşı karşıya.

**27.07.19** — Mercedes, Bottas kararını yaz arasında vereceğini açıkladı.

FOTOĞRAFLAR: GARETH HARFORD; GLENN DUNBAR; GIORGIO PIOLA

# ALIŞVERİŞ İÇİN PIT STOP ZAMANI!

pit.f1racing.com.tr




## F1 RACING'İN YENİ ALIŞVERİŞ SİTESİ AÇILDI!

F1 FANLARINA ÖZEL ÜRÜNLER

ABONELİK • TİŞÖRTLER • TÜM SAYILAR

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

# RICH ENERGY'DEN İLGİNÇ ÇIKIŞ

03

Haas'ın isim sponsoru Rich Energy, sezon başında hedefi Red Bull'u yenmek olarak belirlediğinden beri F1'in farklı dünyasında gün yüzü görmüyor.

Ürünlerinin geçerliliğinin sosyal medyada tartışılmasından, Whyte Bikes'la girdikleri ve kaybettikleri çalıntı logoya kadar şirket, sürekli olarak spot ışıklarını üzerine çekiyor.

Ancak Formula 1'deki konumları, Britanya Grand Prix'si arifesinde sosyal medyadan yaptıkları açıklamayla Haas'ın olması gerekenden daha kötü performans göstermesi sebebiyle sponsorluk anlaşmasını sonlandırdıkları açıklamasıyla şekil değiştirdi. Rich Energy'nin CEO'su Williams Storey, daha sonrasında Haas otomobilini 'sütçü kamyoneti' olarak nitelendirecekti.

William Storey (yukarıda) ve Rich Energy'nin Haas'la olan ilişkisi Britanya Grand Prix'si hafta sonunda enteresan bir hal aldı.

Ancak o paylaşım, henüz alevlenmekte olan dramanın yalnızca küçük bir kıvılcımıydı. O açıklamanın ardından Rich Energy yönetim kurulu içerisinde görüş ayrılıkları yaşandı. Bir tarafta Storey, diğer tarafta ise Haas anlaşmasını canlı tutmaya çalışan ve şirketin itibarının daha fazla zedelenmemesini isteyen hisse sahipleri vardı.

Perde arkasında Haas'ın avukatları, durum hakkında Rich Energy'den açıklama koparmaya çalışıyor ve sponsorluk anlaşmasının feshedilmesinin, beraberinde tazminatı da getireceğini söylüyordu.

Storey, Rich Energy'nin Twitter hesabından konuyla ilgili bizzat yorum yapmaya devam etti. Ardından da derginin Ağustos sayısının basıldığı günlerde, şirket üzerinde kontrolünü sağlayan hisseleri üçüncü bir partiye sattığını duyurdu. Ticaret Odası'ndaki dökümanlara göre yeni hissedarlar, kendilerini 'Birleşik Krallığın lider iflas pratisyenleri' olarak tanımlayan BDG Grup oldu.

Haas ise yönetim kurulu savaşlarından kendisini uzak tutmaya çalışıyor. Kontratın resmi olarak feshedilmemesiyle beraber şimdilik Rich Energy logosunu otomobilde taşımayı sürdürüyorlar. Takım patronu Günther Steiner, odak noktasının pistte yaşananlar olduğundan emin olmaya çalışıyor:

"Bence iyi bir pozisyondayız çünkü dünyaya, zor dönemlerde dahi yapmamamız gereken şeyleri yapmadığımızı gösterdik. Profesyonel bir şekilde çalışıyoruz ve kontrolümüz dışındaki şeylerden uzak duruyoruz. Biz işimize bakıyoruz ve olan olduktan sonra kendimizi ona göre hazırlıyoruz."

"Çizgimizi koruyoruz. Eğer sorunları varsa olsun. Harika bir iş çıkardığımızı düşünen onlarca pozitif insan var. Bizim bir avuç malum şey olduğumuzu düşünseniz de çok fazla iltifat alıyoruz."

**HAAS'IN AVUKATLARI, PERDE ARKASINDA DURUM HAKKINDA RICH ENERGY'DEN AÇIKLAMA KOPARMAYA ÇALIŞIYOR VE SPONSORLUK ANLAŞMASININ FESHEDİLMESİNİN, BERABERİNDE TAZMİNATI DA GETİRECEĞİNİ SÖYLÜYOR.**

# F1 TESTİ

Uzmanlık Alanınız:
Dünyanın En Güzel Sporu

SORU 1 Hangi pilot, bu seneki Avusturya Grand Prix'den önce Honda'nın son galibiyetini elde etmişti?

SORU 2 Hangi pilot Jarama'da iki Formula 1 yarışı kazanmıştır?

SORU 3 Hangi aktif pilotun Formula 1 kariyerinde elde ettiği en yüksek klasman ilk sezonunda gelmiştir ve hangi sıradır?

SORU 4 Hangi aile daha fazla F1 galibiyeti elde etmiştir: Rosberg'ler mi yoksa Villeneuve'ler mi?

SORU 5 Hangi pist 1962, 1963 ve 1965'teki ilk üç Güney Afrika GP'sine ev sahipliği yapmıştır?

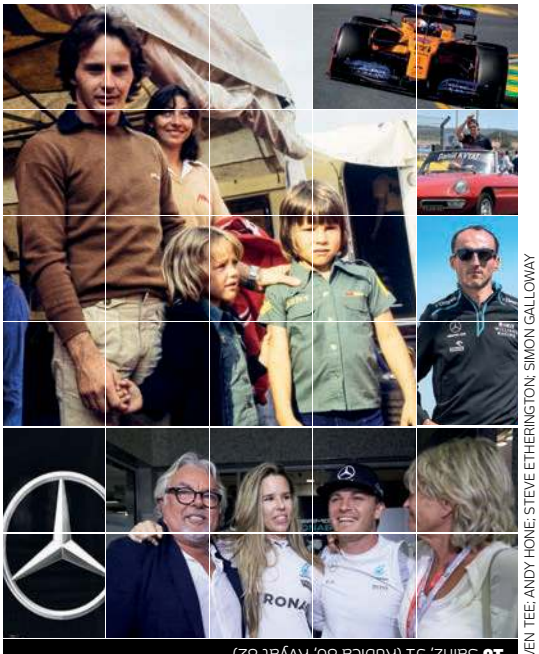
SORU 6 Doğru mu yanlış mı: Lewis Hamilton, 2019 takviminde yer alan her pistte en az bir kez kazanmıştır?

SORU 7 Nico Hülkenberg'in Formula 1 kariyerinde iki Meksikalı takım arkadaşı olmuştur. Birisi Sergio Perez, diğeri kim?

SORU 8 Bu hangi takım: 19 sezonda 291 yarış, 8 podyum, 1 pole pozisyonu ancak galibiyet yok. Ayrıca 2002'de bir daha geri dönmemek üzere yok oldu?

SORU 9 En son ne zaman Mercedes motorlu bir otomobil puan alamadı?

SORU 10 Britanya GP de dahil edildiğinde hangi pilot daha fazla F1 yarışında start almıştır: Daniil Kvyat, Carlos Sainz, Robert Kubica?



**1** Jenson Button (Macaristan 2006) **2** Mario Andretti (1978/79) **3** Kevin Magnussen, İkinci (Avustralya 2014) **4** Rosberg'ler (28'e 17) **5** Doğu Londra **6** Doğru **7** Esteban Gutiérrez **8** Arrows **9** Japonya, 2008 **10** Sainz, 91 (Kubica 86, Kvyat 82)

FOTOĞRAFLAR: STEVEN TEE; ANDY HONE; STEVE ETHERINGTON; SIMON GALLOWAY

# BU FIRSATI KAÇIRMA!

240TL YERİNE

SADECE 200 TL

YILLIK ABONELİĞE %20 İNDİRİM!

Dergimize abone olmak için:

www.f1racing.com.tr

# TELEMETRE

SERHAN ACAR

@serhanacar

## MARANELLO, BİR PROBLEMİMİZ VAR: SEBASTIAN VETTEL!

Barselona'daki kış testlerinden sonra, 'Sebastian Vettel'in Macaristan GP'sine bir yarış bile kazanamadan ve ezeli rakibi Lewis Hamilton'ın 84 puan gerisinde gideceğini' söyleseler, herhalde hiç kimse inanmazdı. Ama durum tam olarak böyle ve Vettel, F1 kariyerindeki en büyük krizinin içine düşmüş vaziyette.

Tam bir yıl önceye geri dönersek, Ferrari yıllarındaki en iyi sezon başlangıcını yapan Vettel Hockenheim'e ilk 10 yarıştan dört zafer çıkarmış şekilde ve sekiz puan farkla şampiyonayı lider götürerek gelmişti. Ama ne olduysa, Almanya'dan sonra oldu. Kendi evindeki yarışa polden başlayan ve lider götüren Vettel, pilotaj hatasıyla bariyerlere çarparak muhtemel bir galibiyeti çöpe attı. O günden bu yana, Vettel'in 20 yarışta sadece tek bir zafer ve tek bir pol pozisyonu alabildiğini görüyoruz. Kişisel performansın düşmesi, genç Leclerc'in beklenenden hızlı çıkması ve yaptığı sürüş hatalarıyla baskı altında olan Vettel, bir de İtalyan basınının yaylım ateşi altında kalmış vaziyette. Sene başından bu yana, önemli İtalyan gazetelerinin başlıklarının bazılarını sizinle paylaşmak isterim:

Vettel'in performansı beklentilerin çok altında, böyle devam edemez! Sene başında takım tarafından kurban edilen Leclerc lider olmaya başladı! Maranello'da daha hızlı olan sürücü Leclerc. Vettel zaten şampiyonluktan ümidini kestiği için artık gülebiliyor ve yarışlara üstünde zafer baskısı olmadan gidiyor! Ferrari artık geleceği planlamalı ve Leclerc'in motivasyonu ile becerilerine güvenmeliyiz! Ferrari'nin yeni lideri Leclerc; o tam bir savaşçı ve enerji dolu. Vettel İngiltere'de yine aklını kaybederken, genç prens Leclerc günün sürücüsüydü! Krizdeki Vettel, artık Ferrari'nin istediği sürücü değil! Vettel uzun zamandır dört kez Dünya Şampiyonu bir sürücü gibi durmuyor. Binotto adeta bir ağabey gibi Vettel'i savunsa da, sürücünün içinde bulunduğu krizin sonu gözükmüyor!

Gördüğünüz gibi bu şekildeki bir medya baskısı, zihinsel açıdan sağlıklı ve formda olan bir sporcuyu bile sıkıntıya sokabilir. Kaldı ki Vettel, zaten çok formsuz ve kötü bir dönemden geçiyor. Vettel'in şu anki durumu, 2014'teki son Red Bull yılını anımsatıyor. Yeni jenerasyon otomobillere adapte olamayan Vettel, Webber'i net şekilde mağlup ettiği üst üste şampiyonluğun ardından; Red Bull'daki altıncı tam sezonunda, takım lideri konumunda olmasına rağmen, yeni pilot ve genç yetenek Ricciardo'nun gerisinde kalmış ve sezonu galibiyetsiz şekilde noktalayarak Ferrari'nin yolunu tutmuştu. Vettel bu sene de Ferrari'deki beşinci yılında, önceki dört sezonda şampiyonluk alamasa da, yaşça kendisinden büyük Raikkonen'i net şekilde mağlup etti ve bu sene karşısına genç, hırslı ve hızlı Leclerc çıktı. Leclerc, Ferrari'nin sezon başında Vettel'i net şekilde kollayan tercihlerine rağmen, rakibinden daha fazla podyum yakaladı ve iki sürücünün arasında ancak üç puan var. Sıralama turlarındaki en iyi dereceleri değerlendirdiğimizde, Vettel ile Leclerc arasındaki fark sadece 0.005 sn. Kısacası Vettel'n durumu 2014'ü fazlasıyla andırıyor. Zaten bu nedenle de Alman sürücünün sene

> "VETTEL HÂLÂ YARIŞMAKTAN KEYİF ALDIĞINI SÖYLESE DE DURUM GERÇEKTEN ÖYLE Mİ?"

**Vettel'in son dönemdeki performansı, kariyerini zora sokabilir.**

sonunda emekliye ayrılacağına dair çıkan haberler de artmış vaziyette.

Vettel'in Red Bull ile şampiyonluğu kazandığı yıllara baktığımızda, özellikle egzozla beslenen difüzör sisteminden maksimum verimi aldığını ve otomobilin arka tarafında istediği yere basma gücü ile stabiliteyi yakaladığı anda, çok sert bir hamleyle keskin dönüşler yaparak, geleneksel yöntemlere göre zaman kazandığını izlemiştik. O yıllarda Newey'in otomobil tasarım felsefesi ile Vettel'in sürüş stili, birbirine çok uyumluydu. Ayrıca Ferrari'ye göre daha baskısız bir ortama sahip Red Bull takımı da, otomobili operasyon hatası (yanlış strateji, arıza, işe yaramayan güncelleme) olmada işletebiliyordu.

Ferrari'de geçen yaklaşık beş senede, birkaç kısa dönem hariç; otomobil hızı, takımın operasyonel durumu ve Vettel'in bireysel performansının birleşimi, Red Bull'da yaşadığı zirveye yaklaşamadı. Dolayısıyla Vettel, genelde ilk sıraya göre gerilerden başlayınca, mevcut potansiyelin üzerine çıkabilmek için alıştığı o konfor alanının dışına çıkmak zorunda kalıyor ve bu da beraberinde hataları getiriyor. Vettel, en hızlı olmayan bir otomobille yarış kazanma konusunda, hiçbir zaman çok başarılı olamadı zaten. Alman sürücünün, gridde ilk üç dışından başlayıp kazanabildiği tek bir yarış dahi yok.

Fangio hariç dört kez ve üzeri Dünya Şampiyonu olan tüm sürücüleri (Prost, Vettel, Hamilton ve Schumacher) uzun yıllar boyunca izledim. İçlerinde en fazla 'sonuca etkileyen sürüş hatası' yapan ismin Vettel olduğunu söyleyebilirim. Ferrari dönemine baktığımızda, şampiyonluğu kovaladığı 2017'de Azerbaycan'da Hamilton'a çarpması ve Singapur'daki start kazası sezonun kırılma noktaları oldu. Kaybedilen şampiyonluğa çok etkisi olmasa da Meksika'nın startını da unutmamak lazım.

Geçen sene Azerbaycan'da güvenlik aracından sonra yaptığı atakla muhtemel bir zaferi kaçırdı; Fransa'da startta Bottas'a arkadan çarptı; Almanya'da liderken kaza yaptı; İtalya'da ilk turda Hamilton ile çekişirken spin attı; Japonya'da Verstappen, Amerika'da Ricciardo çekişmelerinde yine spinle ve gerilere düşerek ayrıldı.

Bu seneye baktığımızda Bahreyn'de yine Hamilton ile tekerlek tekerleğe savaşırken, basit bir spin attığını; Kanada'da pist dışına taşarak ceza alıp galibiyeti kaçırdığını ve İngiltere'de Verstappen'e arkadan çarptığını görüyoruz. Şampiyon unvanını taşıyan bir pilotun, sonucu doğrudan etkileyen bu kadar çok hata yapma lüksü yok. Sanki, yaşı çok daha ileri olan bir sürücü gibi tekerlek tekerleğe mücadelelerde gereken görüş, değerlendirme, reaksiyon yetilerinde bir gerileme var gibi. Geçen seneki

**Genç takım arkadaşı Leclerc'in beklenenden daha iyi çıkması Vettel üzerindeki baskıyı artırdı.**

şampiyonluk mücadelesinin çökmesinde Ferrari'nin operasyon hatalarının da büyük payı olduğunu yazmıştım bu köşede. Ama şu anda Vettel'in içinde bulunduğu durumda, kendi kişisel performans düşüklüğünün payı çok daha fazla.

2019'da sadece yarış içinde değil, Cumartesi günleri de isteneni veremeyen ve özellikle otomobilin hızlı olduğu pistlerde (Bahreyn, Azerbaycan, Avusturya) hız olarak da Leclerc'in gerisinde kalan bir Vettel izliyoruz. Belki de Ferrari'de beşinci yılında da, gelmeyeceği belli olan şampiyonluk yüzünden sinirleri çok bozuk ve bu da doğrudan performansına yansıyor. Belki 2014 Ricciardo gibi, başarıya aç, genç ve hırslı Leclerc'in hızını kabullenmek ve bu hızla başa çıkma konusunda sıkıntı yaşıyor. Belki ikinciliğin mutlak başarısızlık sayıldığı Ferrari'de yarışmanın ve tüm İtalya'nın getirdiği baskıyı hala göğüsleyemiyor. Belki sadece 26 yaşında gelen dört Dünya Şampiyonluğu

ile zihinsel olarak doyuma ulaştı ve Red Bull'daki kusursuz ortamı yakalayamadığı için de kendisini zorlamıyor, zorlayamıyor. Belki çocukluk kahramanı Schumacher'in Ferrari'de zaferden zafere koştuğu, İtalya'da adeta bir ilah gibi olduğu yılları tekrarlamanın, çok daha kolay olacağını düşünmüş ve şimdi zorlukların üstesinden gelemiyor. Belki kendisini sadece otomobil sürmeye adayacağı ortamı bulamıyor. Belki bunların hepsini aynı anda yaşıyor veya bizim de hiçbir zaman bilemeyeceğimiz, hatta kendisinin bile kafasında çözemediği başka bir problemi var.

Schumacher dönemiyle bir kıyaslama yaparsak, Schumi'nin Ferrari'deki ikinci ve üçüncü sezonlarında şampiyonluğu son yarışta kaçırdığını; 1999'da bacağını kırmasa muhtemelen şampiyon olacağını; beşinci sezonunda ise şampiyonluğa ulaştığını görüyoruz. Tabii o yıllarda, yönetim açısından çok daha stabil olan bir Ferrari ekibi vardı. Dolayısıyla Schumacher'in şampiyon olamadığı yıllarda dahi, son yarışa kadar şansını korumasının getirdiği bir motivasyon ve devamlılık vardı. Vettel ise, Ferrari'deki hiçbir sezonunun sonuna kadar kupayı kovalayamadı ve devamlı teknik & idari yönetim değişikliklerine maruz kaldı.

Vettel hâlâ yarışmaktan keyif aldığını, erken emekli olmaya niyeti olmadığını, motivasyonunun Ferrari ile şampiyonluk yaşamak olduğunu söylüyor olsa da; vücut dili ve ruh hali, aynı şeyleri söylemiyor. O, alçak gönüllü, esprili, sözünü sakınmayan, padokun en önemli karakterlerinden birisi. Ama performansı bu şekilde devam ederse; pazarlama değeri dışında, kendi statüsüne uyan ve şampiyonluğu kovalayabilecek bir koltuk bulmakta zorlanacak. Çünkü artık Binotto dahi 'Ondan daha fazlasını beklediklerini' söylemeye başladı bile.

# F1 ANALİSTİ

EDD STRAW

@f1racing_tr

facebook.com/f1racingturkiye

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

# SAINZ RED BULL FIRSATINI KAÇIRDI MI?

**Yazı Red Bull, tura ise yükselişe geçmesi kuvvetle muhtemel Renault.** Sainz için 2019 sezonu özelinde hiç de fena bir yazı tura değil. Ama ya para dik düşerse? O zaman Sainz için en iyi senaryo gerçekleşir ve kendisini McLaren'in lideri olarak bulur.

Sainz'ın yolu, 2019'da Daniel Ricciardo'nun Renault'ya geçişiyle birlikte pilot pazarında başlayan zincirleme reaksiyon ve Red Bull'un kendisini kiralamak istememesi üzerinde papaya renkli otomobile düştü. Ortamın kaotik atmosferi hesaba katıldığında McLaren, onun için güvenli bir limandı. ancak geçen sene anlaşmanın sağlandığı Spa'da bundan pek de emin değildi.

"Bu, çocukken kurduğum hayallerden biriydi ve McLaren'e katılacak olmak beni asla mutsuz edemez" diyordu. Ama 'emin olduğundan' emin değildik. Ne var ki McLaren'de işler tepetaklak gidiyordu ve Sainz en verimli çağında ideal konum olmayabilirdi. Eğer McLaren çakılmayı durduramasa ve kötü bir araçla çıkıp gelse, Sainz'ın F1 kariyeri hepten yok olabilirdi. Ancak her zaman bir geri dönüş umudu vardı ve McLaren, özellikle de İspanya Grand Prix'sinde

**Ricciardo'nun Renault'ya geçişinin ardından Sainz için 2019'daki tek gerçekçi seçenek McLaren'di.**

kullanmaya başladığı güncellemelerle beraber orta sıralardaki 'galibiyetlerin' istikrarlı bir kovalayıcısı oldu. Takımın 'geri kalanların en iyisi' olması hâlâ pistlere bağlı ve McLaren, düşük süratli virajlarda gelişme göstermeleri gerektiğini defaatle söylüyor. Ancak 2019'un ilk yarısı, Sainz için umulabilecek en iyi şekilde geçti.

İşaretler, McLaren'in geçtiğimiz sene tosladığı gelişim duvarına yeniden vurmayacağı yönünde. Bu da takımın sarf ettiği eforun piste yıl boyunca yansıyabileceğini ve geçen sene elde edilen rastlantısal iyi sonuçlardan ziyade daha istikrarlı olunabileceğini düşündürüyor.

Sainz, her ne kadar sezon başından beri Woking'de gördüklerinden etkilense de, Fransa'da altıncı sırada finiş gördükten sonra McLaren konusunda 'rahatladığını' itiraf etmişti. O, kendi üstüne düşeni yaptı. Fabrikaya yakın bir yere taşındı ve umutlu bir şekilde iki yıllık kontratının kalan bölümünde yeterli gelişimi sağlayabilmek ve uyuyan devi uyandırmak için fabrikada zaman geçirmeye başladı. Diğer yanda Lando Norris ortaya gayet iyi bir performans koyarken Sainz, onun en önemli ortağı ve McLaren'i kendi takımı yapma imkanına sahip.

Evet, Sainz elinden geleni yapıyor ama Red Bull'da daha iyi olabilir miydi? Onların yarış kazanan bir takım olduğu düşünüldüğünde belki, ama diğer yandan ucuz kurtulmuş da olabilir. Evet, Red Bull an itibariyle F1'deki en güçlü üçüncü takım ve Honda'ya alışma sürecini bitirdikten sonra belki seneye şampiyonluk adayı bile olabilirler. Evet, Sainz kesinlikle Pierre Gasly'den daha iyi bir performans ortaya koyardı. Ancak Ricciardo takımdan ayrıldığından beri Red Bull, tamamen Verstappen'in krallığı haline geldi. Kontrol tamamen onda ve Sainz ancak yardımcı oyuncu rolünde olabilirdi. 2015-2016'da Toro Rosso'da beraber yarışırlarken ufak birkaç sıkıntı hariç bu ikili birbiriyle iyi geçiniyordu ama Verstappen şu anda dünyanın merkezinde.

Sainz aynı şeyi McLaren'de yapabilir. Kendisini kontratlı takım lideri yapmaktan ziyade vazgeçilmez kılarak. Şu an tartışılmaz bir şekilde büyük ortak ve takıma her alanda sunduğu katkıyla McLaren'in, yeniden yapılanmada integral bir parça olarak gördüğü bir isim haline gelebilir.

Sainz bu sezon iyi sürüyor. Renault'daki arka bölüm istikrarsızlığı nedeniyle geçtiğimiz sezon onun için zor bir yıldı. Evet; Fransa ve Meksika başta olmak üzere orta sıra mücadelelerinden galibiyetle çıkabileceği birkaç yarışta mekanik problem yaşamıştı, ama yine de Nico Hülkenberg

FOTOĞRAFLAR: STEVEN TEE; DOM ROMNEY. ILLUSTRASYON: BENJAMIN WACHENJE.

Sainz, Woking takımı için Avustralya'da çıktığı ilk yarışı tamamlayamadı ve ilk üç yarışı puansız kapattı.

kadar ikna edici olamadı. Sainz'ın tecrübesini düşündüğümüzde ve beklentilerimizi de ona göre tuttuğumuzda, geçtiğimiz sezon onun F1 kariyerindeki en kötü sezondu. Hâlâ iyi seviyede yarışırken kiralık olarak Renault'ya gitmek onun kariyer gelişimini baltalamış oldu.

Aslında bu sezon da pek iyi başlamadı ama bunun Sainz'la pek bir alakası yoktu. Sıralama turlarında trafiğe yakalanması, Bahreyn'de Verstappen'le yaşadığı olay ve dayanıklılık problemleri, ilk üç yarışı puansız kapatmasına ve 'kara kedi gördüğü' esprisine sebebiyet vermişti. Ancak daha sonrasında istikrarlı bir şekilde puan barajında bitirmeye başladı. Monaco'da ilk turda iki Toro Rosso'yu da geçerek yarışta ne kadar güçlü olduğunu gösterirken,

**İstikrarlı bir şekilde puan alan Sainz, artık McLaren pilot ikilisinin şüphesiz lideri konumunda**

> **"SAINZ YARIŞ KAZANABİLECEK KALİBREDE BİR PİLOT. ASIL SORU BUNU MCLAREN'LE YAPIP YAPAMAYACAĞI."**

Avusturya'da da son sıradan başladığı yarışı olağanüstü bir şekilde sekizinci sırada tamamladı. Hatta bir ya da iki sıra daha yukarıda bitirebilirdi, ancak çok da net olmayan bir ön kanat hasarından dolayı olmadı.

Sainz özelinde, McLaren kendi mini–Alonso'sunu bulmuş gibi duruyor. Tıpkı Alonso gibi, Sainz'ın da alamet-i farikası destansı tek tur performansı değil (yine de yeterince hızlı), ama yarışlardaki acımasız form. Bazı pilotlar belli durumlarda enseyi karatırken Sainz zorlamaya devam ediyor ve bu da ona F1 kariyerinde muhteşem sonuçlar getiriyor. Toro Rosso'dayken Sainz, her 2.2 yarışın birinde puan alabilmişti ve bu oran yalnızca Verstappen tarafından geçilebilmişti, Vettel'in bile önündeydi. Bunu başarırken istikrarlı yarış temposu anahtar rol oynamıştı. Diğer taraftan 2016 Interlagos ve 2017 Çin gibi hava durumunun değişken olduğu yarışlarda da kusursuz iş çıkarmıştı.

Sainz aynı zamanda, Toro Rosso'dan Renault'ya gidişi sürecinde Red Bull'la yaşadıklarından öğrendikleriyle birlikte zeki de bir karakter. Eğer pist dışında Alonso'nun aşırılıklarından sakınırsa, McLaren'in gelecek yıllarında önemli bir lider olabilir.

2019'un Sainz için ne anlama geldiği düşünüldüğünde, bu gerçekten de harika bir sonuç. 12 ay önce McLaren, Sainz için tek tercihken artık sorulan soru McLaren'in kendisini ön sıralara atana kadar elinde tutup tutamayacağı yönünde.

Sainz yarışlar kazanabilecek kapasitede bir pilot, buna şüphe yok. Kafalardaki asıl soru, bunu halihazırda iyi bir sezon geçiren ancak gidecek çok uzun bir yolu olan McLaren'de yapıp yapamayacağı.

# KAPUT ALTI

PAT SYMONDS

@f1racing_tr

facebook.com/f1racingturkiye

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

## F1'DE OYUNUN ADI DOMİNASYON

**Yılın bu zamanlarında geleneksel olarak** takımların mevcut durumları ve görece performansları ile ilgili yorumlar yapılır. Özellikle son birkaç yıldır takım sayısı ona düştüğünden beri, bir takımın dominasyonunda yarış yarış birçok zirve performansı izledik.

2014 yılından bu yana Mercedes egemenliğine alıştık. Fakat taraftarlar her zaman takımların güçlü zırhlarındaki zayıflıkların gösterilebileceği, tahmin edilemeyen sonuçları olan yarışlar izlemeyi ümit ederler. Tıpkı 2014 yılında Red Bull ile Williams'ın zaman zaman Mercedes ile baş edebildiği, Ferrari'nin de Red Bull'dan birkaç yarış koparabildiği gibi. Ancak gerçek şu ki 2019 yılının başında Mercedes hibrit dönemde yarışların yüzde 74'ünü kazanırken tüm mevcut puanların yüzde 66'sını kazandı. Bunu ilginç bir şekilde Manchester City'nin son beş sezonda Premier Lig'de maçlarının yüzde 68'ini kazandığı ve mevcut puanların yüzde 74'ünü topladığı rekorlar ile kıyaslayabiliriz. Puan sisteminin belirli farkları dışında (bir futbol maçında üçüncü olamazsınız) Mercedes beş şampiyonluk kazanırken Manchester City son beş yılda bu dominasyona rağmen sadece iki Premier Lig şampiyonluğu kazandı.

Mercedes takımının zayıf yönleri yok değildi. Hassas Pirelli lastiklerini hibrit dönemden önceki gibi optimum çalışma aralığında tutmanın zorluğunu, özellikle yavaş virajlarda turbo döneminin ilk beş yılında da her zaman yaşamaya devam ettiler.

**Mercedes takımı hibrit dönemi domine etmeye devam ediyor ve bu yıl da değişen bir şey yok.**

Ama Mercedes, Mercedes olduğu için onlardan uzun süreli bir zayıflığın sürmesini bekleyemezsiniz. Şüphesiz marjinal gelirleri olan bir takımın uzun süreli performans kaybı yaşaması da olası değildir. Devasa gelirleri olan takımın da çözüme giden yolda kaynakları da oldukça fazla. Takımın bulduğu her neyse, başarılı olmuş gibi görünüyor. Rakipleri arasındaki farklar pistten piste değişmiş olsa da, bu her zaman pozitif bir durumdur. Ferrari'nin sezon öncesi testlerde, Barselona'da Mercedes'den çok daha iyi performans göstermiş olsa bile Mercedes, Bottas ile sihirli bir tur atıp yüzde 1 de olsa rakibinden hızlı olabiliyor.

Peki ya rakipler? Ferrari'nin sezon öncesi testlerdeki formu yok oldu. Ama düzlük hızındaki performans gelişimi, belki de Mercedes'in yıllardır baskın güç ünitesinden çok daha iyi. Gerçekte hızlanma verileri iki motorun da birbirine eşit olduğunu, ama Ferrari'nin bu hızının yüksek güçtense, düşük hava sürtünmesi ile alakalı olduğunu gösterdi.

Araçlar arasındaki 5 km/s terminal hız farkı eşit hava sürtünmesinde 50 beygirden fazla güce tekabül eder. Eğer iki motorun da eşit olduğunu varsayarsak, Ferrari'nin 5 puanlık bir hava sürtünmesi avantajı olduğunu söyleyebiliriz. Eğer iki aracın da aynı aerodinamik verime sahip olduğunu varsayarsak 5 puanlık daha az hava sürtünmesi aşağı yukarı 18 puanlık daha az

PICTURES: ANDY HONE; DIRK KLYNSMITH; STEVEN TEE. ILLUSTRATION: BENJAMIN WACHENJE

Honda motoruna geçen Red Bull en iyi üçüncü takım konumunda.

yere basma gücü demektir ki bu da Bahreyn hariç gördüğümüz tur başına 0.5-0.6 saniyelik kaybın nedenini açıklıyor.

Peki Ferrari durumu nasıl toparlayacak? Öncellikle yola devam etmek için ilk olarak, mevcut sorunları anlamaları gerekiyor. Bu sadece düşük yere basma gücü meselesi mi? Şahsen ben bundan şüpheliyim. Ferrari'nin Bahreyn'deki güçlü performansı motor gücü veya aerodinamiğinden çok pistin karakteristik olarak lastiklerin yol tutuş eksikliğinin daha az hassas oluşundan kaynaklanıyordu.

Ferrari'nin en büyük sorununun lastik ısıtma olduğu gözüküyor. Ben bunun sadece 2019'da Pirelli'nin 0.4 mm azalttığı lastik sırtı ölçüsü ile alakalı olduğunu da düşünmüyorum. Bu muhtemelen kendi içinde başka bir meselenin konusu.

> "FERRARI'NİN SEZON ÖNCESİ MÜTHİŞ FORMU LASTİK ISITMA PROBLEMLERİ İLE KAYBOLMUŞ GÖZÜKÜYOR."

Diğer taraftan geçen yıldan bu yana Honda'nın gelişimi oldukça etkileyici. Red Bull'un cesur ve kaçınılmaz olarak yaptığı bu hamle sonrası Honda motoruna geçiş, performans ve dayanıklılık olarak da karşılığını aldı. Avusturya galibiyeti sonrasında lider pilotu kendini bir anda üçüncü sırada buldu. Takımın puanlarının dörtte üçünü lider pilotunun alması, takımın puandan çok daha rekabetçi olmayı amaçladığını gösteriyor.

Mclaren orta sıra takımları ile olan mücadelesinde rekabetçi bir şekilde oyuna geri döndü.

McLaren ise oldukça etkileyiciydi. Teknik ekipten James Key ve Andreas Seidl'ın takıma dahil olmasıyla işler yoluna giriyor gibi gözüküyor. McLaren yeniden bir aracın nasıl rekabetçi olacağını öğrenmiş, güçlü ve tutkulu yatırımcıları ile beraber eski günlerine dönebileceklerinin sinyallerini veriyor.

Renault, Kanada'daki güzel performansının ardından kendinden bekleneni veremedi. Takım yeniden yapılanma programına girdi. Benim de yakın zamanda ziyaret ettiğim etkileyici fabrikalarında bu kaynakları kullanıp, sezonun ikinci yarısında çok daha güçlü olmaları gerekiyor.

Haas ise orta sıra takımların birbirleriyle olan amansız rekabetin gerçek yüzüyle tanışmış, lastikleri anlamakta çok daha zorlanıyorlarken rakipler Racing Point, Alfa Romeo ve Toro Rosso ise sezon ortası geliştirmelerin faydalı olmasını umuyorlar. Altıncılık ve dokuzunculuk mücadelesi oldukça yakın ve bu sıralamaya tek bir şanslı yarış sonucunun etki etmesi oldukça mümkün.

# KONUK YAZAR

Siz de editör kadromuz tarafından belirlenen "Ayın Konusu" hakkında yazarak, sayfalarımıza misafir olabilirsiniz. Twitter adresimizden açıklanacak ayın konusunu takip edebilirsiniz.

@f1racing_tr tr.info@motorsport.com

## F1 TAKVİMİNE GİREN YENİ PİSTLER HAKKINDA NE DÜŞÜNÜYORSUNUZ? F1 İDEAL TAKVİMİNİZ HANGİ PİSTLERDEN OLUŞUYOR?

YAZI GÜLİZ İLBAY

Hepimizin bildiği gibi son zamanlarda pistlerin takvimden çıkarılması, yerine uzun zamandır yarış yapılmayan pistlerin eklenmesi veya tamamıyla yeni, sıfırdan tasarlanan pistler gündeme gelmekte. Peki bu pistler ne sıklıkla değiştirilmeli? Veya bir ülkedeki grand prix'ler hep aynı pistlerde mi kalmalı?

"Değişim iyidir" derler ya hep, bence bu konuda da bu görüş geçerli. Yeni bir pist, yeni bir atmosferi, yeni bir heyecanı, ortam değişimini beraberinde getirir. Takımlar, yarış pilotları için bence ortam değişimi gerekli, ne de olsa her sene çoğunlukla aynı pistte onlarca tur atıyorlar, bir noktadan sonra sıkıcı hale gelebilir. Bu değişiklik sadece F1 sektörünü, yarış pilotlarını, takımlarını, izleyicileri etkilemez; çevredeki şehirleri de olumlu yönde etkiler (ekonomik, kültürel, vb.)

Peki hangi pistler takvimden çıkarılmalı veya takvime eklenmeli? İstanbul Park bana sorarsanız takvime eklenmesi gereken pistlerin başında geliyor. Uğruna yapılan masraflar üzerinde konuşmaya kalksak sayfalar yetmez. Ama mimarisi o kadar güzel, o kadar düzgün bir pistte, sadece yedi yıl grand prix düzenlenmesi gerçekten üzücü.

Formula 1'i her kıtadan, her ülkeden milyonlarca insan izliyor; dolaysıyla her kıtada en az 1 yarış olmalı. Bu yüzden Kyalami eklenmesi gereken pistlerden biridir.

Peki bir ülkede birden çok F1 pisti var ise, (Almanya/Nürburgring ve Hockenheimring, Fransa/Magny Cours ve Paul Ricard) takvim nasıl olmalı? Birkaç sene birinde, birkaç sene de diğerine GP düzenlenmesi en mantıklı seçenek gibi gözüküyor.

Takvimden mevcut pistlerden Almanya/Hockenheimring'in kaldırılması iyi mi oldu kötü mü oldu, biraz tereddütte bırakıcı; çünkü onun yerine Vietnam GP'si geldi. Silvestone'un sözleşmesinin birkaç yıl daha uzatılması güzel çünkü söz konusu ülke İngiltere; Formula 1'in evi ve pist de eski yıllardan beri kullanılan, güzel, çekişmeli yarışlara ev sahipliği yapmış olan Silvestone. Avustralya'daki pistin sözleşmesinin uzatılmasıyla, bir nevi bir gelenek devam ettirilecek. Sezon açılışı yine Avustralya'da, Albert Park'ta. Hollanda ise benim uzun zamandır Formula 1 takviminde görmek istediğim bir pistti; pistin kendisini, yarışlarını ve o yarışta ülkenin yarışçısının (Verstappen) Hollandalılar tarafından nasıl karşılanacağını hep merak etmişimdir.

Ayrıca pistlerin takvimdeki sıralaması nasıl olmalı? Yarışlar dünyanın dört bir yanında, her ne olursa olsun, yağmurda çamurda seyircilerin coşkulu katılımıyla gerçekleşiyor. Fakat yarışçıların ve takımlarının, FIA ekiplerinin seyahat etmesi, o arada eve gitmeleri, antrenman yapmaları ve yorgunlukları F1'in bizim görmediğimiz veya bize az yansıyan taraflarından. Arada bir hafta-on gün gibi bir sürede dünyanın bir ucundan bir ucuna (İtalya'dan Singapur'a, hatta Singapur GP'den hemen sonra Rusya'ya) seyahat ediyorlar. Ne ara yerleştiniz, ne ara araçlar, yakıt geldi, ne ara pist hazırlandı, ne ara yarış oldu da gidiyorsunuz?! Orası da bizim düşüneceğimiz iş mi, onlar düşünsün diyenleriniz belki olabilir ama takımlar enerjisiz, pasif, motivasyonsuz olursa yarışlar nasıl coşkulu olacak? Sadede gelelim, jet-lag meselesini ortadan olabildiğince kaldırmak ve yarışların keyifsiz olmasını ve pilotların, takımlarının motivasyonsuz olmasını engellemek için 5-6 saat zaman farkı olan ülkeler arasında bence yaklaşık 2 hafta olmalı ki pilotlar, takımları ve FIA ekiplerinin konsantrasyonu bozulmasın, biyolojik ritim bozulmasın, herkes verimli bir şekilde antrenmanını, hazırlığını yapsın; sonunda da her açıdan herkesin zevk alacağı, unutamayacağı bir yarış olsun.

**İstanbul Park, yazarımızın özlediği pistlerinde başında geliyor...**

### YAZARIN İDEAL TAKVİMİ

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Avustralya GP'si | Melbourne |
| 2 | Türkiye GP'si | İstanbul Park |
| 3 | Almanya GP'si | Hockenheimring |
| 4 | Fransa GP'si | Paul Ricard |
| 5 | Kanada GP'si | Gilles Villeneuve |
| 6 | İspanya GP'si | Barselona-Catalunya |
| 7 | Avusturya GP'si | Red Bull Ring |
| 8 | Rusya GP'si | Soçi |
| 9 | Monako GP'si | Monako Cadde Pisti |
| 10 | Hollanda GP'si | Zandvoort |
| 11 | Vietnam GP'si | Hanoi Cadde Pisti |
| 12 | İngiltere GP'si | Silverstone |
| 13 | Belçika GP'si | Spa-Franchorchamps |
| 14 | Singapur GP'si | Marina Bay |
| 15 | Macaristan GP'si | Hungaroring |
| 16 | İtalya GP'si | Monza |
| 17 | Amerika GP'si | COTA |
| 18 | Brezilya GP'si | Interlagos |
| 19 | Güney Afrika GP'si | Kyalami |
| 20 | Japonya GP'si | Suzuka |
| 21 | Arjantin GP'si | Buenos Aires |

# TAV Passport'luların bu yaz keyfi çok yerinde!

Şoförlü transfer hizmetinden özel indirim ayrıcalığıyla faydalanabileceğinizi biliyor muydunuz?

TAV Passport

@TAVPassport 0 850 222 25 75

İstanbul (Sabiha Gökçen) • Ankara • İzmir • Dalaman • Antalya • Milas Bodrum ve dünyada 500'ün üzerinde noktada...

# YOLLARIN YENİ, TEMİZ, HIZLI ENERJİSİ: ZES

TEMİZ VE YENİLENEBİLİR ENERJİNİN ÖNCÜSÜ **ZORLU ENERJİ**, TÜRKİYE'DE ELEKTRİKLİ ARAÇLARIN YAYGINLAŞMASINI DESTEKLEMEK ADINA YAPILMIŞ EN BÜYÜK YATIRIMLARDAN BİRİ OLAN **ZES** (ZORLU ENERGY SOLUTIONS) İLE BÜYÜMEYE DEVAM EDİYOR.

Çevreci teknolojilerin git gide önem kazandığı günümüzde, elektrikli araç kullanımı tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de yaygınlaşmaya devam ediyor. Sıfır emisyonlu, tasarruflu ve aynı zamanda sessiz olmaları nedeniyle tüketiciler tarafından tercih edilen elektrikli araç kullanımının artması da, beraberinde yeni yatırımlar getiriyor.

Hayata geçirdiği yeni nesil teknolojilerle "geleceğin enerji şirketi" olma yolunda hızla ilerleyen Zorlu Enerji, 2018 yılında kurduğu Zorlu Energy Solutions (ZES) ile Türkiye'de elektrikli araç şarj istasyonlarını hayata geçirmeye başladı. Günümüzde 150'ye yakın noktada hizmet veren ZES, 2019 sonuna kadar tüm Türkiye'yi kapsamayı hedefliyor. Böylece elektrikli araç kullanıcılarına, Türkiye'nin birçok bölgesine şarj problemi yaşamadan rahatça yolculuk yapabilmeyi vadediyor.

ZES, sadece şehir içi kullanım için değil, aynı zamanda şehirler arası seyahatlerde de elektrikli araç sahiplerinin

ulaşımını kolaylaştırmak ve onlara kesintisiz bir sürüş deneyimi sunmak için çalışmalarına devam ediyor. Bu kapsamda İstanbul-Bursa arasını 1,5 saate indiren yeni otoyol Körfez Geçişi üzerinde bulunan, O3 Dilovası, O37 Orhangazi ve O68 Gemlik Oksijen tesislerinde de yüksek hızlı şarj hizmeti veriyor.

Kullanıcılar kendilerine tahsis edilecek ZES kart ile araçlarını zes.net adresinde ve ZES mobil uygulamasında yer alan tüm noktalardan 7/24 şarj edebiliyor. Aynı zamanda evlere ve iş yerlerine şarj istasyon kurulum hizmeti veren ZES, iş ortaklıkları için de zes.net sitesinde bulunan 'Hizmetler' sekmesinden başvurular alıyor.

ZES şarj istasyonlarından tüm tam elektrikli ve plug-in hibrit araçlar faydalanabiliyor. Batarya kapasitesi, mevcut şarj doluluk seviyesi gibi çok sayıda değişkene bağlı olmakla beraber, ZES hızlı şarj istasyonlarıyla 30 dakika içinde yüzde 80 oranında şarj seviyesi elde edilebiliyor.

## FORMULA E 'STREET RACERS' SPONSORLUĞU

Türkiye'de bir ilke imza atan ZES, premier spor kanalı S Sport'la yaptığı iş birliği sonucu Formula E özet görüntüleri ve röportajlarının yer aldığı Street Racers programını yerli izleyiciyle buluşturdu. Sponsorluk kapsamında elektrikli araçlar konusunda içerik üreticisi Emir Tunçyürek ile işbirliği yapan ZES, Onedio.com üzerinden yaptığı testin bir şanslı katılımcısına 14 Temmuz'da New York'ta yapılan Formula E final yarışını Emir'le beraber yerinde izleme imkanı verdi.

Formula E, Uluslararası Otomobil Federasyonu (FIA) tarafından farklı ülkelerde organize edilen, sadece elektrikli araçların yarıştığı bir seridir. Bu sene beşincisi düzenlenen ve final yarışı New York'ta yapılan serinin 2018/2019 sezonu şampiyonu Fransa'dan Jean-Eric Vergne oldu.

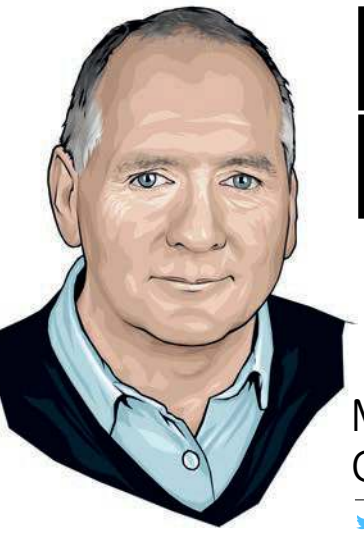
## TESLATURK.COM KURUCUSU EMİR TUNÇYÜREK İLE İŞ BİRLİĞİ

Elektrikli araçlar konusunda farkındalığı artırmak ve bilinmeyenleri ortadan kaldırmak adına Youtube'da içerik üreticisi Emir Tunçyürek ile iş birliğine giden ZES, 'Elekrikli Araçlar Hakkında 10 Soru 10 Cevap' projesini başlattı. Proje kapsamında elektrikli araçlar hakkında arama yapan kişilerin en çok merak ettiği sorular, hazırlanan içerik filmleriyle cevaplanıyor. Filmlere ZES'in Youtube kanalından her an ulaşılabiliyor. Elektrikli araçlar konusunda Türkiye'de ilklere imza atan ZES, çok yakında farklı projeleri izleyicilerle buluşturmayı hedefliyor.

## electrip İLE ELEKTRİKLİ OTOMOBİLLE TANIŞMAK ARTIK ÇOK KOLAY

Zorlu Enerji'nin elektrikli araç sektörüne yaptığı bir diğer yatırım olan electrip, saatlik elektrikli araç kiralama hizmeti veriyor. Şehir içi ulaşıma çevreci, kolay ve yepyeni bir alternatif getiren electrip'i kullanabilmek için electrip mobil uygulamasını App Store veya Google Play Store'dan indirip, kayıt olmak yeterli. Kayıt ardından bilgiler kontrol edilip üyelik onaylandıktan sonra, elektrikli araçlar rezerve edilebiliyor ve günün her saatinde teslim alınabiliyor.

electrip'in sunduğu teknoloji sayesinde kullanıcılar aracın anahtarına ihtiyaç duymadan mobil uygulama üzerinden araç kilidini açma kapatma ve yolculuğunu sonlandırarak ödeme yapma gibi işlemleri gerçekleştirebiliyor. Şimdilik İstanbul'da Zorlu Center, Levent 199, İstanbul Teknik Üniversitesi Ayazağa Kampüsü ve Teknokent'te; Eskişehir'de ise Osmangazi Üniversitesi'nde hizmet veren electrip, çok yakında farklı noktalarda da hizmet vermeye başlayacak.



# DOBRA DOBRA

MARK GALLAGHER

@_markgallagher
facebook.com/f1racingturkiye

F1'de boy göstermesini sağlamış ve Heineken'in Formula 1 ile olan anlaşmasında merkezi bir rol üstlenmişti.

IMG spor menajerliği şirketinin efsanevi kurucusu Mark McCormack aracılığıyla, 1968 yılında başladığı Rolex'in marka elçiliği görevini, yaklaşık yarım yüzyıldır başarıyla sürdürüyor. McCormack JYS'nin (Stewart) yanında, Rolex'e golf oyuncusu Arnold Palmer ve yamaç kayakçısı Jean-Claude Killy'yi de kazandırmıştı.

Çok az pilot, Formula 1 kariyerinin üzerine böylesine başarılı bir kariyer daha ekleyebildi. Başarılı diyoruz, çünkü bu tür marka elçiliklerinden kazanılan rakamlar, yıllık bazda milyonlu rakamlara ulaşıyor. Örneğin marka adına yapılan bir saatlik tanıtım etkinliği şu anda 150.000 Dolar'dan başlıyor.

Fakat itiraf etmek gerekirse bunlar çok karmaşık işler...

Öncelikle başarılı bir kariyerinizin olması, Dünya Şampiyonluğu olmasa bile yarış birinciliklerinizin olması gerekiyor. Tüm Formula 1 pilotları, kendi ülkelerinde oldukça tanınan isimler ancak bu işte kapıyı asıl açacak olan anahtar, dünya çapında tanınıyor olmaktır.

İkinci önemli özellik, yarış kariyerinizin ötesinde ve sonrasında çalışmak için hâlâ istekli olmaktır. Mark Webber ve Fernando Alonso gibi isimler örneğin, şu anda güçlü sponsorluklar sayesinde ticari manada iyi işler çıkartıyorlar. Diğerleri ise televizyon programlarında kendini gösteriyor.

Tabii bir de David Coulthard var. İskoç pilot F1 kariyerini noktalamasının üzerinden geçen 10 yıl içinde yarım düzine marka elçiliği görevini üstlenmiş durumda. Bunun yanında Red Bull için tanıtım sürüşleri ve İngiliz Kanal 4'de yarış yorumculuğu yapıyor. Aynı zamanda İngiltere'nin en hızlı büyüyen prodüksiyon şirketinin de sahibi.

14 yaşında henüz kartingde yarışırken, babasının bir gün yanına gelip kariyer planları hakkında nasihatler verdiğini asla unutamamış durumda. O zamanlarda bile yarış kariyeri sonrası hayat, Monako'ya taşınıp James Hunt'ın ayak izlerinden gitmekten ibaretti. Coulthard ayrıca Stewart'tan kişisel duruş ve sunum ile ticari ilişkiler kurma konusunda danışmanlık da almıştı.

Fakat her ne olursa olsun, bu tür ilişkileri kurmak ve yürütmek sonuçta pilotun kendisine bağlı olan durumlar. Örneğin Damon Hill emekli olduğunda kendini o kadar bitkin ve üzgün hissetmiş ki, yarışları televizyondan bile izleyemez hale gelmiş. Bu hislerin yanında, yarışırken patronu tarafından imzalatılan ve şartları oldukça ağır olan bir anlaşmadan kurtulmak için de beş yılını harcadı. İlk başta çok mutlu günler geçiremese de, Damon piyasa değeri oldukça yüksek bir pilottu.

Damon'ın ezeli rakibi Michael Schumacher'in menajeri Willi Webber, Michael'ın emekli olduktan sonraki yıl elde ettiği yıllık gelirin, 30 milyon Dolar olduğunu söylemişti. Stewart gibi Schumacher de değerini sponsor firmalara çok iyi anlatmış ve günün sonunda kazanmış biri.

Stewart'ın son projesi olan Demans'a (Bunama) Karşı Yarış isimli hareket (eşi Helen'ın bu hastalığa yakalanmasının ardından başlatma kararı aldığı proje), aslında Stewart isminin sahip olduğu gücün ve mirasın en somut göstergesi. Piste en son 1973 yılında çıkmış olsa da hâlâ fark ve değer yaratıyor. 2065 yılına geldiğimizde kaç pilotun bunu becerebileceğini merak etmiyor değilim.

## F1'DE UZUN SÜRELİ İLİŞKİ KURMAK

**Sir Jackie Stewart'ın önümüzdeki günlerde 80 yaşına girecek olması sebebiyle,** kaskını çıkarmasının ardından 46 yıl geçmesine rağmen bir an bile çalışmaktan ve para kazanmaktan vazgeçmeyen emekli bir pilotun, pist dışındaki ticari faaliyetlerine dikkat çekmek istedim.

Hanesine yazdırdığı 3 Dünya Şampiyonluğu, 27 yarış birinciliği, 16 podyum derecesi ve start aldığı 99 yarış, zaten başarılı bir insan olduğunun en bariz göstergeleri. Yine de Ford Motor Company ve Moet & Chandon şampanya evi ile 40 yıldır başarıyla yürüttüğü elçilik görevi, Stewart'ın kokpit dışında da oldukça başarılı bir insan olduğunu kanıtlıyor. 2007 yılında kaleme aldığı Kazanmak Yetmez isimli otobiyografisinde Stewart, gerçekten işine adanmış bir pilotun ticari sponsorluklar sayesinde nasıl hayatını idame ettirebileceğinin sırlarını açıklamıştı.

Daha sonradan Ford'a sattığı Stewart Grand Prix takımını kurarken, HSBC gibi dünya devi bankalarla sağlam ilişkiler kurmuştu. Ardından İskoçya Kraliyet Bankası'nın Williams'a sponsor olması için ön ayak olmuş, Rolex'in spora girmesini ve 2013 yılından bu yana

**1968 yılında başlayan Jackie Stewart ve Rolex ortaklığı hâlâ güçlü bir şekilde ilerliyor.**

FOTOĞRAF: SHUTTERSTOCK; İLLÜSTRASYONENJAMIN WACHENJE

motor 1 .com

En son model otomobiller
Casus fotoğraflar
İkinci el deneyimleri
Binlerce fotoğraf
Araç incelemeleri
Elektrikli araçlar
Otonom sürüş
Hepsi ve daha fazlası
**www.motor1.com**'da

# KÖTÜ BİR OTOMOBİL NASIL KULLANILIR?

Kötü ya da yavaş bir Formula 1 otomobiline oturduğunuzda kullanmanız gereken sürüş stili ve taktik varyasyonları ne olmalı? Bu otomobilleri hızlı olanlarla nasıl karşılaştırabiliriz?

YAZI
JAMES ROBERTS
FOTOĞRAF
motorsport IMAGES

Formula 1'in, bünyesinde dünyadaki en iyi yirmi pilotu barındırdığı düşünüldüğünde birkaçının kariyerinin zirvesinde Dünya Şampiyonluğuna ulaşacağını, bazılarının da bu yolculukta yarış galibiyeti elde edeceğini tahmin etmek doğal. Bu pilotların hepsi kazanmaya alışık, ancak Formula 1'e geldiklerinde çaylak pilotlar en azından kendileri için yeni olan bir şeye adapte olmak zorundalar: Kötü bir yarış otomobili.

Geçtiğimiz sezon George Russell, kendisini Formula 2 şampiyonluğuna götüren yolda yedi yarış kazanmıştı. Ancak şimdilerde, gridin arkasına demir atmış Williams'la beraber kendisini düzenli şekilde tur yiyerek buluyor. Avcı, av olmuş durumda...

"Russell, aynalarını kontrol etmek ve arkadan gelene temiz bir şekilde yol vermek için tasarlanmadı" diyor eski Formula 1 pilotu Anthony Davidson. "Formula 1'de olmasının sebebi bu değil, onun burada olmasının tek sebebi bir kazanan olması. Bunun için eğitildi. Ancak şimdi tur yerken, bunu zamanında ben de hissettim, dünyanın en özel spor organizasyonlarından birinde ikinci sınıf vatandaş muamelesi görüyor. Bu hiç adil değil."

İyi bir otomobilden dengesiz bir otomobile geçmek, pilota birçok yeni zorluk getirir. Eğer makine pilot için zorsa atılacak ilk adım genelde otomobile biraz daha önden kayma ekletmek olur. Bu değişiklik her ne kadar otomobili tek turda hızlandırmasa da, hata şansını düşürür ve bu da beraberinde yarış boyunca daha istikrarlı tur zamanları getirir.

İki kez Minardi, bir kez BAR-Honda ve 21 kez de Super Aguri koltuğuna oturan Anthony Davidson, sözlerine şöyle devam ediyor: "Ayrıca kötü bir otomobil kullanırken aynalarınızı daha sık kontrol etmek durumundasınız. Hızlı bir otomobilde yalnızca önünüze bakarsınız. Biriyle mücadele halinde değilseniz aynalarınıza bakmanıza gerek kalmaz. Kötü bir otomobilde ise, yarış liderlerini doğru bir şekilde önünüze geçirme ve yarış komiserleriyle sorun yaşamama gibi sorumluluklarınız vardır. Bunu yaparken de kendi yarışınıza mümkün olduğunca az zarar vermek zorundasınız."

Arka sıralarda yarışan pilotlar genelde frenaja yaklaşırken arkalarındaki pilotlara yol verir, çünkü virajın ardından gelen düzlükte hızından feragat etmek istemez. Diğer taraftan pilotlar, bazı pistlerde, yol vermek için zeminin kirli tarafına geçerek lastiklerine zarar verebileceklerinin farkında olmak zorundadır.

Gridin en sonundaki gerilimi idare etmenin yanında pilotlar, yol tutuşu çok zayıf otomobilleri kullanmak durumundadırlar. Peki kötü bir otomobille iyi bir otomobilin kokpitteki farkı tam olarak ne?

Uzun F1 kariyerinde dipten zirveye birçok otomobilde yarışan Johnny Herbert şöyle diyor: "Yavaş otomobillerdeki en büyük sorun, frenajdaki istikrar problemidir. Fren yaptığınızda normalde yere basma gücü lastikler aracılığıyla piste aktarılır ve böylece çok ama çok sert bir şekilde dönüş yapabilirsiniz. Ama kötü bir otomobilde arka taraf oynak olur ve kayma yaşarsınız. Kayarsınız, yol tutuşunu kaybedersiniz ve virajdan

FOTOĞRAF: GARETH HARFORD

**Williams FW41 gridin en yavaş otomobili olduğu için 2018 F2 şampiyonu George Russell, farklı zorluklarla başa çıkmak zorunda.**

63
PETRONAS
EPSON
PETRONAS
PETRONAS

**Russell en azından Mercedes genç pilotu rolünde Formula 1'in en iyi otomobillerinden birini birkaç kez kullanma fırsatı yakaladı.**

FOTOĞRAF: ZAK MAUGER

çıkarken iyi bir çekiş yakalayamazsınız."

"Her zaman bu hatayı yapma tehlikesiyle karşı karşıyasınızdır. Kötüdürler çünkü en ufak bir hatayı dahi affetmezler. Kariyerimin sonunda kullandığım Jaguar R1 berbat bir otomobildi. Benimle her zaman mücadele ederdi ve gergindi. Otomobili direksiyonla yönlendirdiğimde arka tarafın ön kısımla bağlantılı olmadığını hissederdim. Lastiklere bindirdiğiniz en ufak bir yükte ya da yaptığınız en ufak bir hamlede titrerdi ve bu titreşimi viraja taşırdı."

**"İYİ OTOMOBİL; SICAKLIK, ASFALTIN DURUMU, YOL TUTUŞU FARK ETMEKSİZİN TÜM LASTİK SETLERİNDE VE HER PİSTTE İYİ ÇALIŞAN OTOMOBİLE DENİR."**

**KARUN CHANDHOK**

Dengesiz bir otomobil, yalnızca pilotun güvenini zedelemekle kalmıyor; aynı zamanda pistin ideal noktalarında fren ya da hızlanmayı engelleyerek yanal rüzgarlar, pistteki hafif çıkıntılar ya da bordürlerde daha kırılgan olurlar. Ek olarak kötü otomobiller lastik tutuşunda da sıkıntı yaşar. Bu şampiyonada lastikler, en iyi otomobillerin bindireceği yükler ve kuvvetler hesaplanarak tasarlanır. Bu da lastiklerin zayıf otomobiller için gereğinden fazla dayanıklı olmasını ve olumsuz performans dengesini beraberinde getirir.

HRT ve Team Lotus/Caterham gibi zayıf takımlarda yarışmış olan Karun Chandhok'un söyledikleri de şöyle: "İyi otomobil; sıcaklık, asfaltın durumu, yol tutuşu fark etmeksizin tüm lastik setlerinde ve her pistte iyi çalışan otomobile denir. Kötü otomobil tahmin edilemez olandır. Cuma günü ilk antrenman seansı için piste geldiğinizde neyle karşılaşacağınızı bilemezsiniz. Salıncakları, aero haritasını ve benzeri şeyleri değiştirebilirsiniz ancak otomobil temelden problemli olduğu için yapabilecekleriniz kısıtlıdır."

1990'ların başına Lotus'ta yarışan Johnny Herbert, 1994'te Michael Schumacher'e şampiyonluğu getirecek Benetton B194'ün kokpitine oturmuştu ve o anlar için şunları söylüyor: "Daha önce kullandığım her şeyden daha farklıydı çünkü monokokun kendisi farklıydı. Kendimle yol arasında doğrudan bir bağlantı vardı, sanki otomobil benim bir uzvum gibiydi. Sanırım bana 'canlı' olduğunu hissettiren tek otomobil oydu. Sanki kullanılmak için yalvarır gibiydi. Çok heyecan vericiydi ve güvenim tavan yapmıştı."

Williams'ın miras departmanında çalışırken 1992'de Dünya Şampiyonu olan FW14B'yi kullanma fırsatı yakalayan Chandhok

Davidson, BAR 005'in (altta), 004'e (solda) göre daha iyi olduğunu anında anlamıştı.

ise, otomobili 'kusursuz' olarak tanımlıyor.

Yıldan yıla Formula 1'in selefinden daha iyi bir otomobil üretme hevesi, pilotun teknik ekibe yardım etmesini de gerektirir hale getirdi. Ancak en nihayetinde pilot, teknik ekibin ürettiği otomobilin insafına kalıyor. Eski BAR test pilotu Davidson, art arda gelen kötü otomobillerin ardından bir anda nasıl iyi bir otomobil üretildiğini anımsıyor: "BAR 004 kötü bir otomobildi. Ağırlık merkezi yüksekteydi, basit bir aerosu vardı ve önceki otomobil temel alınarak inşa edilmemişti. Ardından, 2003 kışında Geoff Willis tarafından tasarlanan 005 geldi."

"Tek turda inanılmazdı. Sanki 70 kilo değil de 10 kilo benzinle piste çıkıyorduk. O denli farklıydı. Daha iyi duruyordu, daha iyi bir yol tutuşu vardı ve yüksek süratlerde ve yön değişimlerinde istikrarlıydı. İyi ağırlık dağıtımı ve yer çekimiyle beraber daha fazla

**"TEK TURDA İNANILMAZDI. SANKİ 70 KİLO DEĞİL DE 10 KİLO BENZİNLE PİSTE ÇIKIYORDUK. O DENLİ FARKLIYDI."**

ANTHONY DAVIDSON'IN BAR 005 HAKKINDAKİ İLK GÖRÜŞÜ

yere basma gücüne sahip olduğunu hissedebiliyordunuz. Limitteyken sakindi ve onla daha az mücadele etmek zorunda kalıyordunuz. Tur zamanını tuttuğumuz ilk beş turun ardından pite geldim ve mühendislerime 'Beyler, elimizde iyi bir otomobil var' dedim. Yıllarca kötü otomobilleri kullandığım için neyden bahsettiğimi çok iyi biliyorlardı."

Davidson bu iki otomobil arasındaki geceyle gündüz kadar bariz olan farkı hatırlarken, aradaki değişimi özetlemek için iyi bir metafora başvuruyor:

"Mercedes ya da Porsche gibi iyi bir yol otomobilinde kendinizi patron gibi hissedersiniz. Her çukur ortadan kalkar ve önünüzdeki sürücüler saygıyla kenara çekilir. Ancak eski ve dökük bir arabada tam tersidir. Sürekli aynalarınıza bakar, birilerinin yolunda durduğunuz hissine kapılır ve direksiyonla daha fazla cebelleşmek zorunda kalırsınız. Bu bambaşka bir dünya ancak Formula 1 için de aynı şey geçerli."

# motorsport.com

**MOTORSPORLARININ MERKEZ ÜSSÜ**

MOTORSPORT.COM'DA SİZİ ARADIĞINIZDAN ÇOK DAHA FAZLASI BEKLİYOR. F1, WRC, FORMULA E, MOTO GP, SBK, WEC, INDY500, ERC KARTING, MXGP, ERC, OFF-ROAD, DRIFT, WTCR ESPOR.

www.motorsport.com

# FREN SOĞUTMA BORULARI

Fren boruları genel anlamda frenlerin soğutulması için kullanılıyor. Ancak kullanım amacı sadece bununla sınırlı değil. Aslında burası aerodinamiğin bir savaş alanı.

YAZI JAKE BOXALL-LEGGE
FOTOĞRAF motorsport IMAGES
İLLUSTRASYONLAR GIORGIO PIOLA

Fren soğutma kanalları sadece birer delik mi?

Formula 1 tekniği ile ilgili konuşmaya başladığımızda, aerodinamiği ve güç aktarma organları bunun başında geliyor. Doğal olarak görsel, işitsel unsurlar ve estetik uzun zamandır F1 taraftarlarının ilgi alanı konumunda. Bu sezon süspansiyon tasarımındaki radikal yaklaşımlarla beraber, sezon öncesi fren boruları tasarımları da tamamen yenilenerek, büyük değişikliklere uğradı.

Bu değişikliklerle birlikte FIA, fren boruları geometrisi kullanım alanını, bu kanalların kendisi de dahil olmak üzere yeni teknik kurallar çerçevesinde, outwash etkisinin de azaltılması doğrultusunda jantın içiyle sınırladı. Böylece frenlerin soğutulması, yeniden üzerinde düşünülecek bir konu haline geldi. Arka tarafta ise işler kısıtlamanın daha az olması sebebiyle biraz daha farklı. Gelişimin devam etmesine rağmen, fren borularının ve kanatçıkların yerleşiminde gözle görülür bir azalma mevcut. 2020 F1 teknik kuralları, fren ve süspansiyon, jant göbeği gibi parçaların listelenmiş parça, yani takımın kendi üretmesi gereken elemanlar olması gerektiğinden, seneye Haas gibi fren tertibatını tamamen Ferrari'den alan takımların avantajını da ortadan kaldıracak.

Mevcut Pirelli lastiklerinin dış yüzeyindeki 0.4 mm incelme ile beraber frenlerin soğutulması için yapılan değişiklikler, teorik olarak lastiklerin soğutulmasını ve ısınmasını daha kolay hale getirdi. Yarış boyunca lastik sıcaklıklarındaki bu dalgalanma ile başa çıkabilen ve yol tutuşu en iyi şekilde bulan takım da Mercedes oldu.

Süspansiyon kinematiği doğal olarak lastikleri doğru çalışma aralığı içinde tutarak, lastikler üzerindeki yükü en ideal noktada tutup, yere basma gücü elde etmeye çalışır. Fakat Mercedes takımının fren kanallarında başka numaralar da mevcut. Sadece ihtiyaç olan soğutmayı sağlamak için geleneksel bir tasarımın dışında, bir kek kalıbına benzer üstü karbon fiber ile kaplı ufak hava kanalları bulunuyor.

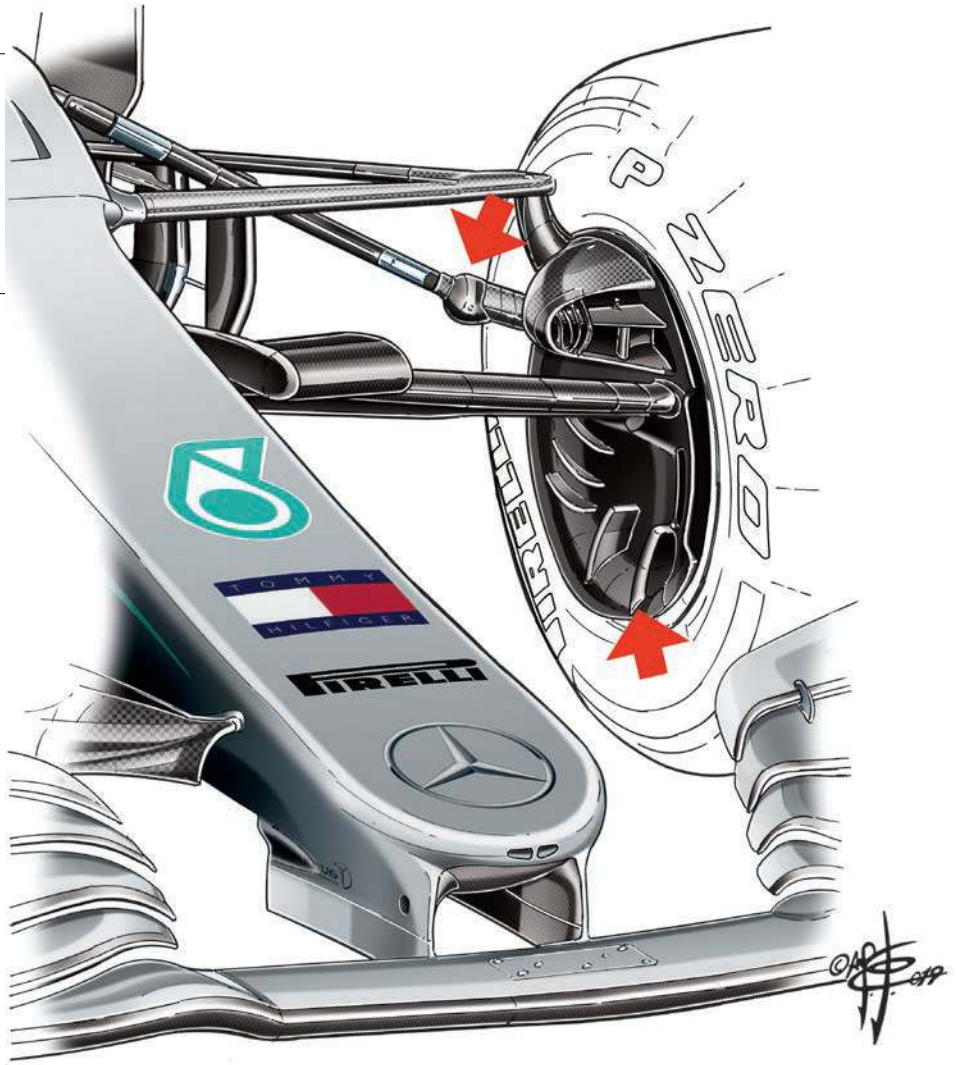
**Ferrari, hava akışını dışarıya doğru yönlendirmek için ön (yukarıda) ve arka (altta) fren kampanalarını da agresif bir şekilde tasarladı.**

Bu, jantın hemen arkasına yerleştirilen hava akımını lastiğin ortasından çıkartarak, 2018'de hemen hemen tüm araçlarda kullanılan ama 2019'da yasaklanan (Blown-Axle) etkisini yeniden geri kazanmayı amaçlıyor.

Ferrari'nin ise farklı bir yaklaşımı var. Onlar bu sezon asimetrik kanallar kullanıyor. Özellikle sağa dönüşün baskın olduğu pistler için göbeğin sağ tarafına yerleştirilen soğutma kanalları ile sıcak havayı frenlerden biraz daha uzak tutmaya çalışıyorlar. Mesela Bakü gibi saat yönünün tersine olan pistlerde ise sistem tam tersine çevriliyor. Ackermann dönüş prensibi iç tekerleğin dönüş açısının dışa göre daha büyük olduğunu söylediğinden (bir aracın dengede dönüş prensibi), dışarı atılacak sıcak havanın da oldukça fazla olduğu anlamına geliyor. Bu kanallar hava akımını agresif bir şekilde dışa doğru, difüzöre benzer biçimde hızlandırmak için kullanılıyor.

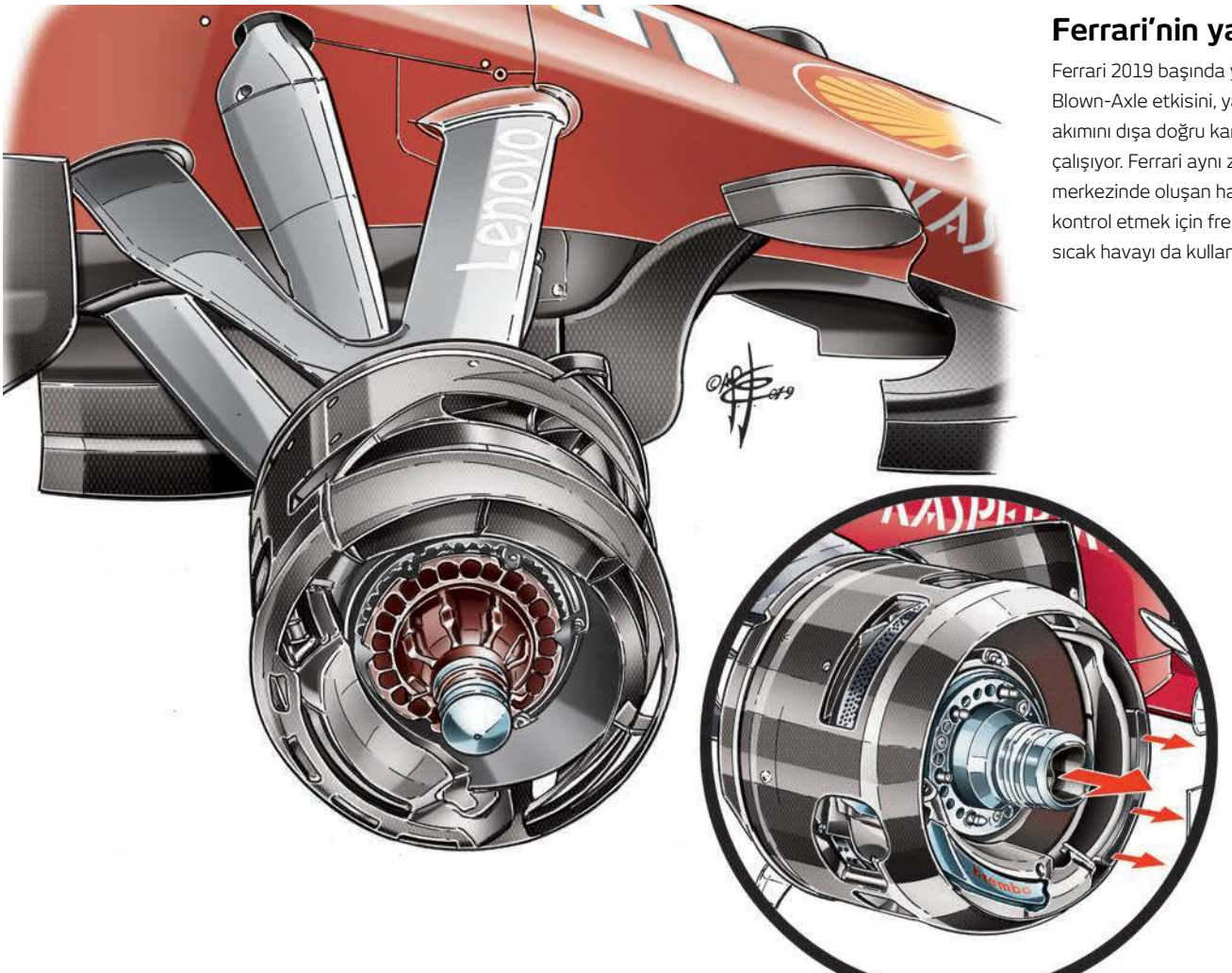
Değişecek kurallar yüzünden Haas takımının seneye kendi tasarımını kullanması gerekecek. Bu, 2019'da yaşadıkları bir dizi sorun göze alındığında kötü bir şey değil. Çünkü 2020'de de benzer sorunlar yaşarlarsa, kendi tasarımlarıyla bu ısının bir kısmını olumlu olarak yönlendirecek alanlar bulacaklardır. Yasaklardan dolayı takımlar bu kanal geometrisinden faydalanmak için kural boşlukları aradı. Özellikle de dışarıya doğru fren borusunun en fazla 5 mm çıkabilmesi kuralı üzerine yoğun olarak çalıştılar.

Fakat iç tarafta daha fazla oyun alanı mevcut. Bu da iç tarafta aşağı doğru bir kaç ufak kanatçığın kullanılmasına olanak sağlıyor. Bu kanatçıklar dönen lastikten alınan havayı bargeboard tarafına yönlendirebiliyor. Böylece her iki taraftaki hava akışından oluşan bozulmayı takımlar en az indirmeyi hedefliyor. 2020'deki fren borularının listelenmiş kategoriye alınması ve 2021'de oyuna dahil olacak 18 inç jantlar ile beraber, çok daha farklı varyasyonlar bizi bekliyor olacak ve bu her şeyi değiştirecek.




## Mercedes'in yaklaşımı

Takımın seçimi, Ferrari'ye göre üst süspansiyon salıncak kolu geometrisi ile beraber çalışan boruların hemen arkasında desteklenen bir yapıyla oluşturuldu.




## Ferrari'nin yaklaşımı

Ferrari 2019 başında yasaklanan Blown-Axle etkisini, yani hava akımını dışa doğru kanalize etmeye çalışıyor. Ferrari aynı zamanda lastik merkezinde oluşan hava akışını kontrol etmek için frenlerde oluşan sıcak havayı da kullanmaya çalıştı.

# BOYUN GÜÇLENDİRME

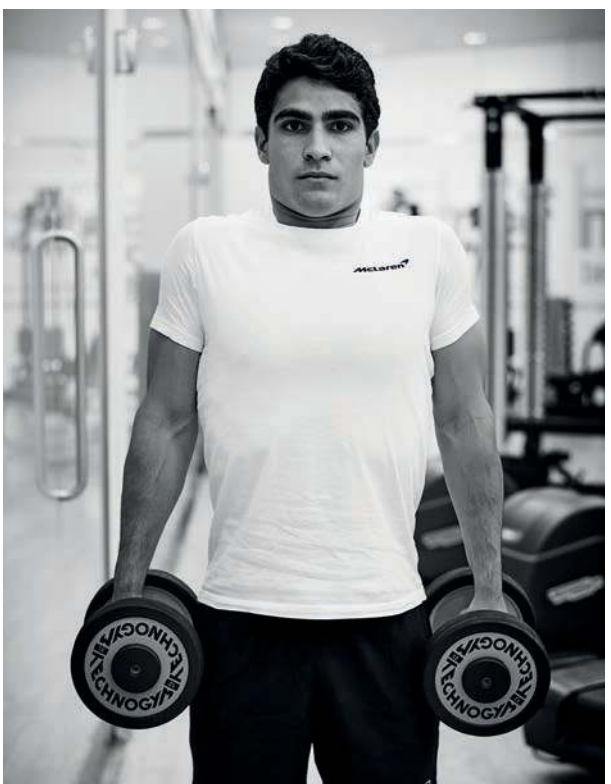
Formula 1 antrenmanlarını inceleyeceğimiz serinin ilk bölümünde, McLaren'in test pilotu **Sergio Sette Camara**'yla boyun güçlendirme üzerine konuştuk...

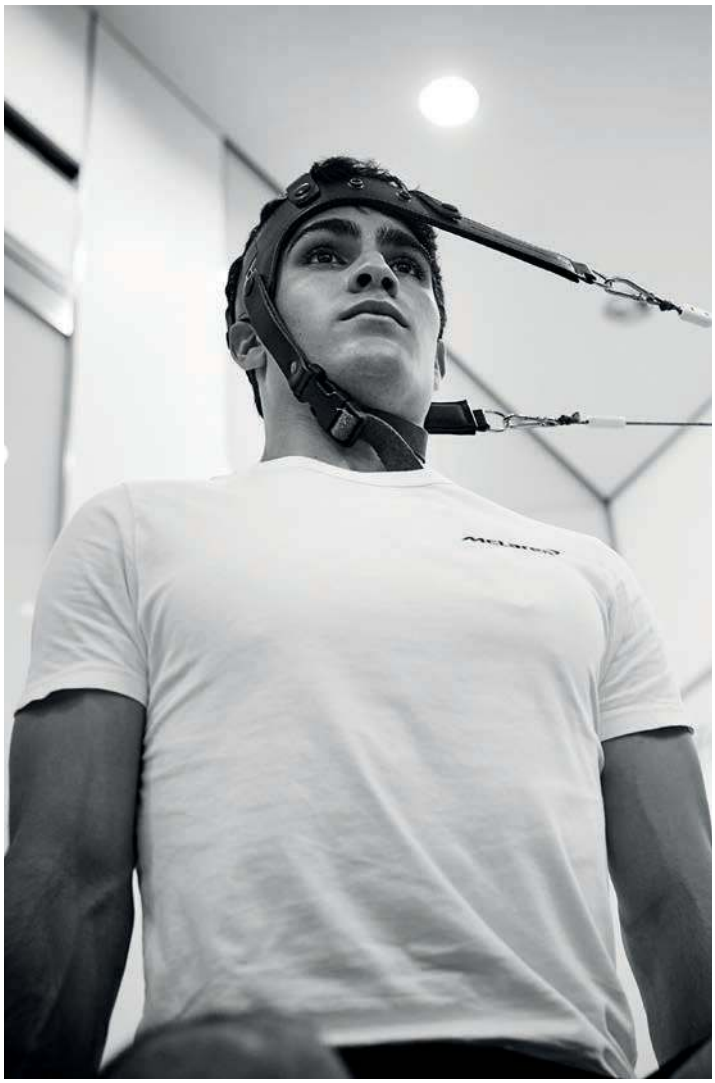
YAZI JAMES ROBERTS
FOTOĞRAF ADRIAN MYERS

**Bir F1 pilotunun boynu,** frenlemede ve dönüşte 6 G'ye kadar kuvvetlere varan dirençlere karşı koymak zorunda. Bu nedenle de, boyun güçlendirme egzersizleri pilotların fitness programında önemli bir yer tutuyor. McLaren'in pilot performans şefi Simon Reynolds, takımın test ve yedek pilotu Sette Camara'nın uyguladığı dört rutini açıklıyor.

## BOYUN UZATMA EGZERSİZİ

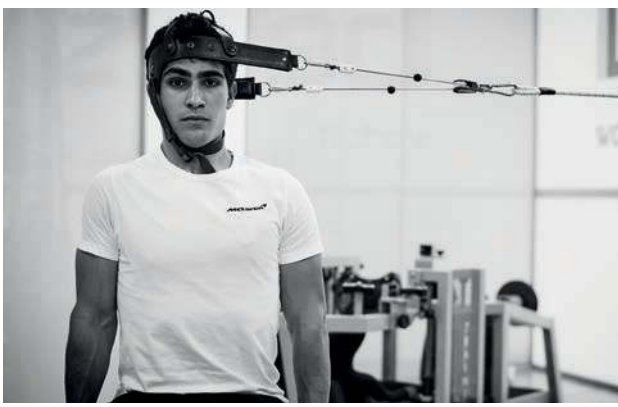
"Yaptığımız en önemli egzersiz, yüksek gerilimli kuvvetlerle pilotların kafasına yük bindirmek. Bu egzersizin amacı, kafanın arka dış kısmındaki kasları zorlayarak boynun güçlenmesini ve dayanıklılığının artırılmasını sağlamak. Pilotlar eğer doğru antrenman yapmazsa yalnızca birkaç tur sonra yorulabilir ve frenajlarda boyunlarını düz tutmakta sıkıntı yaşayabilir. Bu egzersizle beraber kısa aralıklarla boyna yük bindiriyoruz ve kasların işlev görerek yarış koşullarını simüle etmesini sağlıyoruz."





## YAN BOYUN ESNETMESİ

"Boyun güçlendirme, pilot sağlığı için olmazsa olmaz nitelikte. Virajlarda 2.5 G'ye kadar kuvvete maruz kaldıkları karting günlerinden itibaren bunu yapmak zorundalar. Bu egzersizde ise bir çenelik yardımıyla boynunuzu nötral pozisyonda tutmayı hedefliyoruz. Bu egzersizi yaparken pilot, kalçasından bağlanır ve hareket sırasında kafasını oynatmaz çünkü bu, sinir uçlarına zarar verebilir. Farklı kasları farklı çalışmalarla güçlendirmeye ve esnetmeye çalışarak pilotların viraja girerken ve aynalarına bakarken yeterince güçlü olduğundan emin olmaya çalışırız."



## DUMBELL SİLKME

"Pilotlar, üst omuz kaslarını muhakkak güçlendirmek zorunda çünkü kafa, vücut ağırlığının yaklaşık yüzde 8'ini oluşturur (kask dahil ortalama 6.5 kilogram). Bunu G kuvvetiyle çarptığımızda (6 G olduğunu farz edelim), 39 kilograma eşit geliyor. Aslında bu da, 12 yaşındaki bir çocuğun iki saat boyunca kısa aralıklarla kafanızda oturması demek. Bu, en kritik bölümlerden biri çünkü otomobilde bunu destekleyecek bir şey yok. Bir pilotun buna direnç koyması için kuvvet ve dayanıklılık açısından yeterli olması gerek."

## ESNEME

"Pilotlar frenaj yaptığında dış kaslarını çalıştırır. Bu durum da, kasların esnetilmesini gerektirir. Hızlanma sırasında pilotlar nispeten daha rahat olur çünkü kasklarının arkasında, boyunlarını destekleyen bir yumuşak tabaka bulunur. Boyun kaslarının esnetilmesi, denge ve dayanıklılığı beraberinde getirir. Eğer diğer kaslarınızı fazla çalıştırır ve dış kaslarınız zayıf kalırsa dengesiz bir kafa yapınız olur."

# YÜKSEK VOLTAJLI HEYECAN

ABB FIA Formula E Şampiyonası, elektrikli motor sporlarının heyecan verici olduğu kadar sürdürülebilir de olabileceğini gösteriyor. ABB ise, geleceğe yönelik e-mobilite teknolojilerini geliştirmeye devam ediyor.

**TEKER TEKERE NEFES KESİCİ MÜCADELELER, SON ANDA YAPILAN GÖZ ALICI GEÇİŞ MANEVRALARI, KESKİN VİRAJLARA ART ARDA GİREN ARAÇLAR, DÜZLÜKLERDE ULAŞILAN SON SÜRAT, KARİZMATİK SÜRÜCÜLER. ABB FIA FORMULA E ŞAMPİYONASI MOTOR SPORLARININ SUNDUĞU HER ŞEYE SAHİP. HATTA DAHA FAZLASINA.**

2018/19 sezonunda Techeetah takımından Jean-Eric Vergne'in şampiyon olduğu ABB FIA Formula E Şampiyonası, her zamankinden daha fazla heyecana sahne oldu.

Yarışlar e-mobilitenin yükselişe geçtiği yerlerde yapılıyor; yani büyük kentlerin göbeğinde. New York, Roma, Paris, Hong Kong, Mexico City, Bern gibi metropollerde Formula E yarışları için planlanan şehir pistleri, izleyicilere yarışları yakından takip etme deneyimini sunarken bir yandan da interaktif bir katılım imkanı veriyor. İzleyiciler destekledikleri sürücüye online bir platform üzerinden "Fanboost" vererek pistteki mücadelenin daha da hızlanmasını sağlayabiliyor. 2016 yılının Formula 1 Şampiyonu ve ABB FIA Formula E Şampiyonası'nın yatırımcılarından Nico Rosberg durumu "Formula E çığır açan bir uygulama. Yarışları insanlarla buluşturuyor" sözleriyle özetliyor.

FIA Başkanı Jean Todt'un tavsiyesi üzerine 2014 yılında eski bir siyasetçi olan İspanyol girişimci Alejand-ro Agag tarafından temelleri atılan ABB FIA Formula E Şampiyonası, beşinci sezonuyla dünya çapında heyecan uyandırmaya devam etti. Kurallar, sürücülerin performansını ve taktiksel becerilerini ön plana çıkarmak üzere düzenlenmiş durumda. Tüm Formula E takımları aynı araç ve lastik tasarımlarını kullanıyor.

Dünyanın tamamen elektriğe dayalı ilk yarış şampiyonasında bugün, diğer denk şampiyonalara kıyasla daha fazla fabrika takımı yer alıyor. Takımlar, yeni teknolojileri olabilecek en sert koşullar altında test etmek ve motor sporları sayesinde edindikleri bilgileri seri üretim alanına taşımayı istiyor.

## İNTERAKTİF BİR YARIŞ SERİSİ

**Fanboost:** İzleyiciler tuttukları sürücüye destek olabiliyor. Oylama her yarıştan önce online olarak yapılıyor. En çok oyu alan beş sürücü, yarışın ikinci yarısında beş saniyeliğine ek bir itici enerji takviyesinden faydalanmaya hak kazanıyor.

**Atak Modu:** Sürücü, Atak Modu'nu başlatmak için şerit hizasının dışına yerleştirilmiş belirli bir aktivasyon alanından geçmelidir. Bu alanın nerede olduğu yarıştan bir gün öncesine kadar açıklanmaz. Sonuç olarak sürücü, doğruca bataryadan gelen ve birkaç dakika boyunca süren bir güç takviyesi edinmiş olur.

### HER ZAMANKİNDEN DAHA GÜÇLÜ

Teknolojinin nasıl bir hızda ilerlediğini anlamak için 2018/19 sezonundaki gelişmelere bakmak yeterli: "Gen2" de denilen İkinci Nesil araçlar şampiyonada yarış pistinde sergilenen performansı muazzam bir biçimde ve hiç olmadığı şekilde arttı. Korumalı ön tekerleri ve arka tekerlerin üzerindeki rüzgarlıklarıyla aracın karbon fiber şasisi İtalyan motor sporları tedarikçisi Dallara tarafından üretildi.

### ABB VE FORMULA E

2018'in başından beri şampiyonanın isim ortağı olan ABB, ABB FIA Formula E Şampiyonası'nda büyük bir rol oynuyor.

Formula E şampiyonasına dahil olmak şirketin e-mobilite ve şarj çözümleri geliştirme alanında lider duruşunu güçlendirmesi adına global teknoloji grubu açısından mantıklı bir adımdı. 76 ülkede sattığı 11 bin şarj istasyonu ile ABB, yalnızca dünyanın en büyük kurulumuna sahip olmasının yanında, elektrikli ulaşımdaki çığır açan gelişmeleri beraberinde getiren birçok yeniliğe önayak olmuştur. Örneğin, en iyi performansa sahip yeni model Terra HP hızlı şarj istasyonu, elektrikli arabanızı geleneksel bir istasyonda yakıt alıyormuşsunuz gibi hızlı şarj etmenize imkân tanıyor. Terra DC Charger araç bataryalarını

350 kilovat ile şarj ediyor ve 100 kilometre için gereken enerjiyi yalnızca dört dakika içinde veriyor.

ABB, liderliğini geliştirmek için ABB FIA Formula E Şampiyonası'nı şarj teknolojilerinin gelişmesine ve test edilmesine ortam sağlayan rekabetçi bir platform olarak kullanıyor. Ek olarak, kablosuz video görüntüleme ve kesintisiz güç kaynağı sistemlerinin de test edilmesine uygun bir ortam sağlıyor.

Gündelik yarış rutinleri ABB mühendislerini her seferinde farklı bir zorlukla karşılıyor. Örneğin, ABB'nin hızlı şarj teknolojisi motor sporlarında bu sezon ilk kez, dünyanın ilk tamamen elektronik kupa mücadelesi olan Jaguar I-Pace eTrophy'de kullanıldı.

ABB, Jaguar I-Pace eTrophy'nin resmi şarj partneri olarak takımlara yarış için kompakt Terra DC şarj istasyonları gönderdi.

Öte yandan, ABB'nin Avrupa ve ABD'deki en popular ürünü olan Terra DC şarj istasyonları, bu alandaki kullanımına özel olarak birtakım değişikliklere uğradı. Şarj istasyonları hava yoluyla yarış alanlarına taşınmak için fazla büyüktü. Bu nedenle, Hindistan'daki ABB ekibi ağır işlerde kullanılan şarj istasyonlarının iç aksamını küçülttü ve 1,5 metrelik konteynerlara sığdırarak istasyonun yüksekliğini üçte birine indirdi. Bu inovasyon yarış pistleriyle sınırlı kalmıyor. ABB elektronik araç şarj altyapısından sorumlu Genel Müdürü Frank Mühlon sınırları zorlayacaklarını şöyle ifade etti: "E-mobilitede ulaştığımız sınırları müşterilerimizin ihtiyaçlarına göre özel olarak ürettiğimiz çözümlerle genişletiyoruz. ABB'nin inovatif teknolojileri sayesinde zorluklarla başa çıkma konusundaki ustalığı, Formula E'de büyük gelişmeleri mümkün kılmanın yanında, genel anlamda e-mobilitede de sınırları zorlayacaktır."

# RENAULT'NUN 1 MİLYAR DOLARLIK KUMARI

YAZI STUART CODLING

Birkaç yıllık aranın ardından eski takımını yeniden satan alan Renault, 2000'li yılların ortalarında yaşadığı altın çağını arıyor. Projede yapılan tüm harcamaların miktarı bir milyar Doları aşarken, hedeflenen yerin ne kadar uzağında olduklarını kendilerine sorduk.

FOTOĞRAFLAR: SHUTTERSTOCK; RENAULT

# YUNAN MİTOLOJİSİNDE SİSİFOS ADINDA BİR KRAL VARMIŞ.

Korint şehrini yönetirken, yaptığı bazı hilekarlıkların sonucu olarak, bir gün Tanrıların gazabına uğramış ve kendinden büyük, irice bir kayayı sonsuza kadar bir dağın tepesine kadar yuvarlamaya mahkum bırakılmış. İşin kötü yanı, tepeye ulaşır ulaşmaz, kaya yeniden aşağıya yuvarlanıyor ve Sisifos kayayı yeniden yukarı çıkarmaya başlıyormuş. Bu mitolojik hikayeyi günümüz dünyasına uyarlarsak, Formula 1'de Renault'nun yaşadığı durumla neredeyse birebir örtüştüğünü görüyoruz. Renault F1'in üst yönetimi gridin üst sıralarına zorluklarla çıkıyor ve tekrar tekrar yaşadığı düşüşlerle harcadığı emek ve paranın boşa gittiğini görüyor.

Ölmek üzere olan Enstone ekibini 2015 yılının sonunda yeniden satın aldığında Renault, iddialı ancak tarihi açıdan da gerçekçi bir hedef belirlemişti. Bu hedef beş yıl içinde yeniden yarış kazanmak ve Dünya Şampiyonluğu mücadelesine girmekti. Biraz daha geçmişe dönersek, Renault, Enstone ekibini 2000 yılında satın aldığında, Fernando Alonso liderliğinden 2005 ve 2006 yıllarında büyük zaferi elde etmişti. Renault'nun aynı başarıyı tekrar etmekte zorlanması, F1'in zaman içinde geçirdiği köklü değişikleri ve sonuç olarak artık çok farklı bir spor olduğunu gösteriyor. O yıllarla kıyaslandığında sporun en temel kuralları tanınamayacak şekilde değişmiş durumda.

Dıştan bakıldığında aslında pek de bir değişiklik yok. 2000 yılında Formula 1, kendi motorunu ve şasisini aynı çatı altında üreten Ferrari tarafından domine ediliyordu. Günümüzde de benzer bir hikayeyi okuyoruz esasında. Mercedes'in şasi ve motor fabrikaları fiziki olarak aynı çatı altında olmasalar da, birbirlerine çok yakın yerdeler ve güç ünitesi ile aktarma organlarını üreten mühendisler otomobil tasarım sürecini yakından takip ediyor ve çalışmalarını eş güdümlü olarak yürütüyor. Başarı için gereken entegrasyon işte tam bu seviyede olmalı.

Ancak F1 hem ticari hem politik açıdan çok büyük değişikliklere uğramış durumda ve bu değişim Renault'nun eski görkemli günlerine dönmesini bir anlamda engelliyor.

## TARİH TEKERRÜR EDİYOR

**Renault'nun Mart 2000'de satın aldığı Benetton takımı,** her geçen yıl daha da gerileyen bir performans sergilese de şampiyonluk yaşayan bir ekibe sahipti. Benetton'un Enstone'daki tesisleri ile Renault'nun Viry-Chatillon'daki motor fabrikası, 1995 yılında elde ettikleri şampiyonluk sayesinde birbirlerine hiç de yabancı değillerdi. Bunun yanında Benetton'un, Renault'nun 1997 yılında F1'den çekilmesinin ardından kullanmaya başladığı Mecachrome motorları, farklı marka olsa da Viry fabrikasında tasarlanıyordu. Eski görkemli yıllarına kesin olarak geri dönme niyetinde olan Renault, pist operasyonlarını yeniden eski takım patronları Flavio Briatore'ye emanet etmişti.

O yıllardaki bu dönüşüm çok kolay olmuştu. Paralel bir ekiple oluşturulan yaratıcı takım yönetimi felsefesi ile Enstone'a yapılan yeni yatırımlar ve artan istihdam oranı şasi performansında büyük bir ilerleme kaydedilmesini sağlasa da, Viry ekibi bu gelişmelerin gerisinde kalıyordu.

Silindir yerleşiminde geleneksel 90 derecelik açı yerine garip şekilde 110 derecelik açıyla tasarlanmış olan 2001 yılı motoru çok ağır, güçsüz, hantal ve sorunlu bir motordu. Aerodinamik performans ile alçak tasarlanmış ağırlık merkezinin, motordan

kaynaklanan sorunları bertaraf edeceğine inanan Renault, bu garip tasarım felsefesini üç sezon daha sürdürmüş fakat 2004 yılında bu sefer tam bir U-dönüşü yaparak 72 derecelik bir V10 tasarlanmıştı.

Bu yıldan itibaren takımın performans gözle görülür şekilde yükselmiş ve 2005 yılında Ferrari'yi tünediği yerden indirmeyi başarmışlardı. Ancak bu dönemden sonra hiçbir şey böyle olmadı ve Renault'nun günümüzde yaşadığı problemlerin temeli yine bu dönemde atıldı.

Öncelikle otomobilin ne kadar rekabetçi olduğu hâlâ tam olarak anlaşılamamıştı. Otomobillerin aerodinamik anlamda çok üstün ve modern bir görüntüye sahip olması ve Renault'nun yaratıcı ancak tartışma yaratan kütle amortisörü gibi teknolojilerine rağmen, Michelin'in 2006 sonunda spordan çekilmesi ve sonuç olarak Bridgestone lastiklerinin kullanılmaya başlanmasıyla birlikte büyük sorunlar baş göstermeye başladı.

Geniş açılı motor kullanılması sebebiyle Renault otomobilin ağırlık merkezini zorunlu olarak arkaya doğru çekmişti. Bu arada lastik savaşlarının en çok kızıştığı dönemde Michelin ile yapılan özel ortaklık sayesinde büyük bir avantaja sahipti. Ancak tüm bunlar, rüzgar tünelindeki verilerle pist üzerindeki rakamlar arasındaki ciddi korelasyon uyuşmazlığını maskelemişti. Şampiyonluk elde ettikleri yıldan sonra felaketle sonuçlanan 2007 yılı, Renault'nun süspansiyon geometrisinden otomobilin tüm aerodinamik konseptine kadar her şeyi gözden geçirmesi gerektiğini ortaya çıkardı.

Tüm bu gelişmeler yaşanırken, Max Mosley yönetimindeki FIA, çoğunluğu güç aktarma organları üzerine odaklanan maliyet azaltma önlemleri üzerine sıkı kurallar getirmekle uğraşıyordu. Motorların 2005 yılından itibaren iki hafta sonu boyunca kullanılması zorunluluğu gelirken, 2006 yılından itibaren de 2.4 litrelik V8 motorlar zorunlu hale geldi. Bunların yanında 2008 yılında uygulanmaya başlayacak olan ve her takımın tek bir Motor Kontrol Ünitesi kullanmasını gerektiren kurallara ön hazırlık olarak 2007 yılında motor kuralları da dondurulduu. Bu arada Briatore tasarruf yapmak amacıyla bir fırsat görmüş ve Viry fabrikasına eleman alımını durdurmuştu ancak rakiplerinin görüp de kendisinin fark edemediği bir şey vardı: Dayanıklılık ile ilgili gerekçeler bulduğunuz takdirde, motorlar üzerinde istediğiniz değişiklikleri yapabiliyordunuz.

Kurallardaki bu boşluk Renault tarafından fark edilene kadar diğer üreticiler dayanıklılık bahaneleri arkasında kendilerine gereken performans artışını sağlamak için son hızla çalışıyordu. Geriye düşen Renault aradaki farkı kapatmak için sezon içinde FIA'dan motor gelişimi sadece kendisi için özel istisnai durum talebinde bulunmuş, bunların sadece birinde gereken izni almıştı. Sonraki yıllarda Viry'nin gelişmelere ayak uydurmadaki yeteneksizliği, hibrit dönemde yaşanan düşük performansın temelini oluşturacak ve Renault'nun şu anki sorunlarının en büyük nedeni olacaktı.

**Viry'nin ürettiği 72 derecelik V10 2005 yılında oldukça başarılı bir performans sergilerken 2006 yılında kendinden bekleneni vermekte zorlandı.**

> ÜRETİCİ OLARAK, PARA ÖDÜLLERİNİN DAHA ADİL DAĞITILMASI KONUSUNDA BERNIE ECCLESTONE VE FIA ARASINDA ÖNEMLİ BİR ELÇİLİK GÖREVİ ÜSTLENEN RENAULT, MOTOR TEDARİKÇİSİ OLARAK İSE PASİF KALMIŞ DURUMDA.

## PROBLEMİN BOYUTU

**2008 yılının ortalarında Enstone,** şasi ile alakalı yaşadığı sorunların üstesinden gelmeye başlamıştı. Ancak aynı zamanda Renault üst yönetimi, takımın artık zafer kazanmaya başlaması gerektiğini düşünüyordu. Öncelikle bu sebepten ve bunun yanında muhtemel işten çıkarmaların yarattığı korku ve otomobil dünyasının içine girdiği krizin neden olduğu belirsizlik ortamından dolayı Briatore büyük bir kurnazlık ve ince bir zekayla, Fernando Alonso'nun kazanması için Singapur Grand Prix'sini komploya kurban ederek 'Crashgate' (Kaza Skandalı) adı verilen olayı kurguladı. Kaderin bir oyunu olarak Alonso, sadece kendi yeteneği ve ustalığıyla bir sonraki yarış olan Japonya GP'sini kazanırken Singapur'da yapılan düzenbazlığın ne kadar gereksiz olduğunu kanıtlamış oldu.

Art arda elde edilen kötü sonuçlar ve 'Crashgate' skandalının ifşa olması sebebiyle 2009 yılının sonunda takım satılığa çıkarıldı. Briatore ve baş mühendis Pat Symonds motorsporlarından ömür boyu men cezası alırken, Lüksemburg merkezli yatırım şirketi Genii Capital'in takımın büyük oranda hisselerini almasının ardından Renault yeniden motor tedarikçisi rolüne dönmüş oldu. Renault başkanı ve CEO'su Carlos Ghosn sadece motor tedarikçisi olmanın sağlam bir

**Red Bull, Renault motorları ile dört Dünya Şampiyonluğu elde etse de, aralarındaki ilişki çok kırılgandı ve Fransız üretici bu başarıdan dolayı hak ettiği itibarı hiçbir zaman göremedi.**

gelir kapısı olduğunu ve bunun yanında yaşanan olayların ardından şirketin marka değerinin artmasına katkı sağlayacağını düşünüyordu. Ancak her iki düşüncesinde de yanılacaktı.

Enstone ve Viry artık yollarını ayırmıştı. Hayatın artık Red Bull şasisi içinde devam edecek olan Renault motorları, 2010 yılından 2013'e kadar Sebastian Vettel'i dört kez şampiyonluğuna taşımıştı. Kurallardaki istikrar, 2008 kışında FIA'dan aldığı izinle motorları diğer üreticiler ile 'eşitleme' çalışmaları ve egzoz gazlarını aerodinamik performansa dönüştürmek için bulunan zekice yöntemler bu muhteşem başarının altında yatan kilit faktörlerdi.

Peki, Renault'nun kazanımı ne oldu? Üretici olarak para ödüllerinin daha adil dağıtılması konusunda Bernie Ecclestone ve FIA arasında önemli bir elçilik görevi üstlenmişti ve kuralların belirlenmesi konusunda söz sahibi olan bir konuma yükselmişti. Motor tedarikçisi olarak ise Ecclestone'un Mercedes, Ferrari ve Red Bull lehine kararlar alması, ticari gelirlerden daha fazla pay vermeyi garanti etmesi ve Strateji Grubunda daimi oy hakkı sağlaması ile daha pasif kalmıştı.

Bu arada Enstone fabrikası, Genii'nin yönetimi altında 2010 yılında bir değişim geçirmişti. Artık Lotus markası altında yarışacak olsalar da, herkes çalışmalarına kaldığı yerden devam edecekti. İstikrarlı bir başarı elde edememiş olsalar da, düzgün işleyen yarış operasyonları ve yaratıcı çözümler barındıran otomobiller sayesinde Kimi Raikkonen ile biri 2012 diğeri 2013 yılında olmak üzere iki yarış birinciliği elde etmişlerdi.

Ancak arka planda adına para denilen önemli bir problem vardı. Bir yandan borçlar yığınla birikirken, personelin bazısı işten ayrılıyor bazısı da çıkarılıyordu. Teknik direktör müdür James Allison ve aero şefi Dirk de Beer gibi isimler de takımla yollarını ayırmıştı. Kimi Raikkonen bile 2013'ün son iki yarışına çıkmamıştı. Görünüşte, geçirdiği sırt ameliyatından dolayı katılamadığı düşünülse de asıl mevzu maaşını alamamış olmasıydı.

2013 yılını gridin en hızlı ikinci otomobili olarak bitirmiş olsa da, şasinin verimsizliği ve yeni Renault motorunun yetersizliği nedeniyle hibrit dönemin ilk yılında gridin en alt sırasında geriledi.

2014 otomobilini biraz değiştirip Mercedes motoru kullandıkları 2015 sezonu boyunca sürekli olarak tökezleyen takım için artık nihai karar verilmişti. İngiltere Gelir ve Gümrük idaresi dahil olmak üzere tüm alacaklılar Yüksek Mahkemeye başvuruyordu, çünkü borçların toplam tutarı 107 milyon Pound'a ulaşmıştı.

## SINIRLI SEÇENEKLER

> "REFERANS NOKTASI OLARAK ÜÇ TAKIM BELİRLEDİK VE HER BİRİNİN GÜÇLÜ VE ZAYIF YÖNLERİNİ İNCELEDİK. BU SAYEDE ENSTONE'A GERİ DÖNDÜĞÜMÜZDE, MEVCUT ZAYIFLIK VE ÜSTÜNLÜKLERİMİZİ ADIMIZ GİBİ BİLİYORDUK."
> CYRIL ABITEBOUL

**Renault'nun motor tedarikçisi olarak spora dönüşü beklentileri asla karşılayamadı.** En başarılı oldukları dönemde bile Red Bull ile araları çok gergindi. Renault hak ettiği itibar ve övgüyü Red Bull tarafından hiçbir zaman layıkıyla almadığını düşünürken, Red Bull ise sürekli olarak tüm zorluklara rağmen şampiyon olduğunu, araç tasarımındaki dehanın beygir gücündeki eksiklikleri telafi ettiğini iddia etmeyi tercih etti. Motorlara para verdiği için bu duruma içerleyen Red Bull'u susturmak için Renault, Nissan ile olan ortaklığının lüks markası olan Infiniti'den bir sponsorluk ayarlamak zorunda kalmıştı. Fakat yine de karşılıklı olarak tatmin olmuyorlardı. Çünkü bu sponsorluk anlaşması bir anlamda Renault'nun kendi motorlarını para verip satması anlamına geliyordu. Red Bull ise Infiniti'den gelen yıllık 30 milyon doların az olduğundan yakınıyordu.

Renault'nun ilk iki hibrit motor denemesi oldukça başarısız olunca ikili arasında boşanma artık kaçınılmaz hale gelmişti. 1977 yılında F1 dünyasını turbo ile tanıştıran ve birçok şampiyona güç ünitesi sağlayan Fransız üretici, yeni dönemde rekabetçi bir motor üretme konusunda kendine gereğinden fazla güvenmiş oldu. 2007 yılından sonra neredeyse çalışanlarının yarısını kaybetmiş olan Viry fabrikası, dört yıldır hibrit motor üzerinde çalışan ve bu sayede Renault'nun 2014 ve 2015 (2016, 2017 ve 2018 yılları da sayılabilir) yıllarında yaşadığı problemleri geliştirme aşamasında görüp çözmüş olan Mercedes tarafından bozguna uğratıldı.

Motor tedarikçisi olarak kariyerini sürdürmenin artık çıkmaza girdiğini anlayan Renault ya spordan tamamen ayrılacak ya da fabrika takımı olarak spora tam zamanlı olarak dönecekti. Ecclestone ve spora girmeyi düşünen diğer potansiyel üreticilerle yaşanan sert tartışmaların ardından ikinci opsiyonu seçerek Formula 1'in üçüncü fabrika takımı olarak F1'e geri dönmüş oldu. Ancak gecikmeli verilen bu karar pahalıya mal olacaktı.

2015 yılında Renault, Toro Rosso, şiddetli geçimsizlik yaşadığı Red Bull ve Sauber olmak üzere üç takımı birden sırtladı. Gırtlağına kadar borç batağında olsa da, daha önce faaliyetlerini sürdürdüğü Enstone fabrikasını yeniden eskisi gibi işler hale getirerek faaliyetlerini buradan sürdürmeye devam etti.

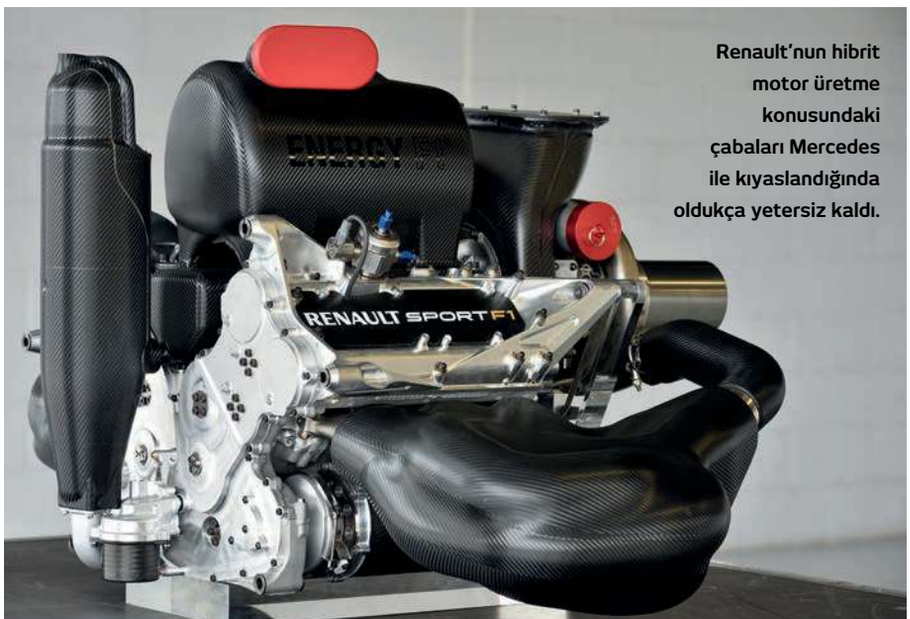
"Renault'nun üst yönetimi tarafından gelen talepleri karşılayıp karşılayamayacağımızı hesaplayıp uygulayacağımız aksiyon planımızı oluştururken, birçok takımı yakından inceleyip takip ettik," diyor Abiteboul ve devam ediyor: "Referans noktası olarak üç takım belirledik ve her birinin güçlü ve zayıf yönlerini inceledik. Bu sayede Enstone'a geri döndüğümüzde, mevcut zayıflık ve üstünlüklerimizi adımız gibi biliyorduk."

"Aynı zamanda en iyi takımları da referans aldık ve bu arada Mercedes ile iyi ilişkiler kurduk. Bazı rakamlar hakkında bize ihtiyaç duyduğumuz bilgileri verdiler ve bu sayede en iyi takım seviyesine gelmek için ortaya nasıl işler çıkarmamız ve neler yapmamız gerektiğini anlamış olduk."

Kendilerini Mercedes ile kıyaslamak aslında oldukça yapıcı bir hamle oldu. 2009 yılının sonunda Brawn GP takımını satın almışlar ve F1'in bütçe ve kaynak bakımından sınırlarının çizildiği bir dönemde spora yeniden giriş yapmışlardı. Fakat bu sınırlar tam olarak çizilemediği için Mercedes'in yatırım için harcadığı para birden iki katına çıktı. Alman takımın spora yeniden dönüşü, vasat bir performansla geçirdikleri üç yıla ve Mercedes üst yönetiminin sabır sınırlarının zorlanmaya başlamasıyla Toto Wolff ile Niki Lauda'nın kontrolü Ross Brawn'ın elinden almalarına neden olsa da sonunda ortaya müthiş bir takım çıkarmayı başardılar.

Carlos Ghosn 2015 yılının büyük kısmını, takıma katmak istediği kişilerle görüşmek ve Genii ve Ecclestone ile sürekli olarak mücadele ederek geçirdi. Fransız ekibe güç veren tek şey ise Red Bull'un motor tedarikçisi olması ve F1'de geçirmiş oldukları uzun yıllardı. F1'in kendisi de o zamanlar satılığa çıkarılmıştı ve Ecclestone bu nedenle mevcut Concorde Anlaşması'nın bitmesinin ardından hâlâ sporda varlığını sürdürecek bir isim arıyor ve sporun en başarılı takımlarından birinin motorsuz kalmasını istemiyordu.

2015 yılının sonlarında imzalar atılmış ve Renault sporda kalmaya devam etmişti. Ancak Renault bu anlaşmayı duyururken şöyle bir açıklama yapmıştı: "Motor tedarikçisi olarak elde ettiğimiz kazanç çok kısıtlıydı. Yeni motor kuralları nedeniyle yapılan yatırımın getirisi ve marka imajı beklentilerin altında kaldı."




**Renault'nun hibrit motor üretme konusundaki çabaları Mercedes ile kıyaslandığında oldukça yetersiz kaldı.**

## MİLYAR DOLARLIK BEBEK

**F1 takımlarının bütçelerini anlamak gerçekten zordur** ancak Renault Sport Racing, İngiliz Şirket Sicil Kurumuna bütçeyle ilgili her türlü bilgiyi açıkça veren limited şirket yapısına sahip. Fakat bu rakamlar Viry fabrikasının verilerini içermediğinden şirketin tüm bilançosunu yansıtmıyor. Basına verilen rakamlara göre Renault, eski tesislerini almak için sadece 1 Pound ödemiş görünüyor ve çözülmesi gereken 140 milyon Dolar değerinde bir borç yumağı var.

Eski takımını devraldıktan sonra 2016, 2017 ve 2018 yıllarına ait cari bütçeleri sırasıyla 170, 195 ve 180 milyon Dolar civarında gerçekleşmiş durumda. Bu yılki masrafların ise yaklaşık 190 milyon Dolar olması bekleniyor. Tüm bu rakamları Viry ve Enstone fabrikalarına yapılan yatırımlarla birleştirince yapılan harcamanın toplam değeri yaklaşık 1 milyar Dolara erişiyor. Peki bu harcamalar daha ne kadar devam edecek? Takım olarak kendilerine koydukları beş yıl içinde şampiyonluk kovalama hedefinin şu an için

> "HAFİFE ALDIĞIMIZ ŞEY, RAKİPLERİMİZİN KAZANMAK İÇİN YAPTIKLARI HARCAMAYI SÜREKİ OLARAK ARTIRMASI OLDU.

> MERCEDES'TEN YAKLAŞIK YÜZDE 15 DAHA AZ KAYNAKLA İŞLERİMİZİ HALLEDERİZ DİYE DÜŞÜNDÜK ANCAK ŞU ANDA YÜZDE 30-40 ORANINDA DAHA AZ PARAYLA İŞ YAPMAYA ÇALIŞIYORUZ."
> CYRIL ABITEBOUL

oldukça gerisindeler.

Lotus ile yaptıkları anlaşma 2015 yazında çözülmüş olsaydı, Renault 2016 yılına yeni bir otomobil ile başlayacaktı. Ancak devir işlemlerinin bitmesi ve anlaşmanın imzalanması, Aralık ayının sonlarında gerçekleşti ve Renault yeni sezona kendi güç ünitesini yerleştirmek için aceleyle geçici çözümler uygulanmış ve kendi renkleriyle boyanmış eski otomobille başlamak zorunda kaldı.

Enstone'da işler durumda bir rüzgar tüneli olmasına rağmen, etkin bir aero programı yürütmek için gerekli diğer cihaz ve tesisler (rüzgar tünelinde test edilmesi için gerekli parçaları üreten prototipleme atölyesi gibi – yoktu.) CFD (Hesaplamalı Akışkanlar Dinamiği) programlarının lisansları da geçerliliğini yitirmişti. Lotus'un kendi imkanlarıyla yapmak yerine dışardan hizmet alımı şeklinde çalışma prensibi nedeniyle de kompozit üretim tesislerinin bir kısmı kapanmış, kalan kısmı da hemen hemen hiç iş yapmıyordu. Takımın toplam 464 personeli kalmıştı ve bu gridin ön tarafındaki takımların personel sayısının yarısı demekti.

Tüm bunlar, otomobilin problemlerinden anlamayan, anlasa da çözüm üretemeyen bir ekiple birleşince ortaya adeta bir enkaz yığını çıkmış oldu. Enstone fabrikasını kendi sorunlarıyla baş etmeye çalışan Viry fabrikası ile eş güdümlü çalışır hale getirmek de bir başka zorluk idi. Sorunların çözümüne yardımcı olmak için Renault deneyimli ve saygın bir kişilik olan Frederic Vasseur'u takıma kattı. Fakat Abiteboul ile sorunlara yaklaşım açısından aralarında fark vardı ve problemler çözülmek yerine aynen duruyordu. Nihayetinde 2016 yılının sonunda takımdan ayrıldı.

2017 ve 2018 yıllarında otomobil ve motor performansı bakımından artış yaşamış olsalar da, hedeflenen şampiyonluk mücadelesi için hâlâ oldukça geridelerdi. Motor açısından bakıldığında Viry, hibrit sistemin kritik öneme sahip MGU-H ünitesini geliştirmekte bazı temel problemler yaşıyor. Özellikle Mercedes ve Ferrari'nin geliştirdiği ve çok ustaca kullandıkları yüksek güç üreten sıralama turu modunu bir türlü oturtamadılar.

Renault geçen yılı Takımlar Şampiyonası'nda dördündü sırada bitirmiş olsa da, bunu şans eseri başarmış olduklarının farkındalar çünkü tur zamanı bakımından ilk üç sıradaki rakiplerinin oldukça gerisindeler. Bu yıl da dördündü olmayı hedefleseler de, Renault'nun müşteri takımı olan McLaren'in yükselen performansı nedeniyle bu hedef de zora girecek gibi duruyor.

Enstone'u yeniden yapılandırmak ise beklenenden uzun sürdü. Bu gecikmenin nedeni sadece yeni beton bloklar yapıp son teknoloji cihazları satın almak değil, doğru yere doğru kişileri getirmenin zorluğundan kaynaklanıyor. F1 takımları fikri haklar konusunda gerçekten çok hassaslar ve doğru kişiyi bulup transfer etmek isteseniz bile, karşı takım size verdiği personelin belli bir süre çalışmamasını şart koşuyor. Şu anda 700 olan toplam personel sayısının 2019 sonunda 800'e çıkarılması hedefleniyor. Fabrikanın teknik işleri de FIA'da büyük tartışmalar içinde ayrılan Marcin Budkowski'ye emanet edilmiş durumda.

Tasarım işlerinin bir bölümünü hala dışardan hizmet alımı şeklinde yapan Enstone fabrikasında, işe yeni giren personeli departmanlara entegre etmek de kolay olmuyor. 2019 yılı için Daniel Ricciardo'nun yıllık 20 milyon Pound'a sürpriz bir şekilde transfer edilmesi, takımın bazı alanlarda yaptığı harcamaları kesmesine neden oldu. Örneğin Fransa GP'sinde yapılması planlanan büyük aero güncellemesini içeren çoğu parçanın kullanımından vazgeçildi.

Esasında Renault'nun problemi takımı en zayıf döneminde devralmış olmasından ve kurallar nedeniyle istediği gelişim hamlelerini yapamamasından kaynaklanıyor. Örneğin Mercedes'in spora giriş hamlesi o kadar doğru zamanda oldu ki, istediği tüm yatırımı hem pist içinde hem pist dışında yaparak şimdiki başarısına ulaşmış oldu. Geçen yılki dördüncülüğü sayesinde Strateji Grubu'nda bir koltuğa sahip olsa da, Mercedes gibi politik bir güce sahip değil.

Abiteboul, "Hafife aldığımız şey, rakiplerimizin kazanmak için yaptıkları harcamayı sürekli olarak artırması oldu," diyerek samimi bir itirafta bulunuyor: "Mercedes'ten yaklaşık yüzde 15 daha az kaynakla işlerimizi hallederiz diye düşündük ancak şu anda yüzde 30-40 oranında daha az parayla iş yapmaya çalışıyoruz. Şu anki bütçemiz onların 2015 bütçesiyle denk durumda."

"Bu bir enflasyon değil. Şampiyonluklarını korumak ve daha fazlasını elde etmek için her yıl harcadıkları bütçeyi daha da artırıyorlar. Bunu başarıyorlar çünkü arka planda tıkır tıkır işleyen ticari sponsorluk anlaşmaları var. Bizim onlar gibi sağlam anlaşmalarımızın olmadığını söyleyebilirim."

Sisifos, ölümü iki kere atlatıp, Tanrılar tarafından oluşturulan doğal düzeni bozmaya yeltendiği için Zeus tarafından cezalandırıldı. Hibrit dönemin üç büyük takımı kurallar üzerinde böylesine orantısız bir müdahale gücüne sahip olup Formula 1'in ticari tarafını da diledikleri gibi şekillendirdikleri sürece, Renault'nun bu meşakkatli yolculuğu devam edecek gibi duruyor. Aynı Sisifos gibi... Tüm kaynaklarını seferber edip kendini zirveye yakın bir yere getirecek, ancak daha sonra yine geri gidecek. Bakalım bu mücadele daha nereye kadar devam edecek...

SINGHA
Alfa Romeo
RACING
RICHARD MILLE
Alfa Romeo
STELVIO
K. Räikkönen
sparco
CARRERA
SINGHA

YAZU JAMES ROBERTS
FOTOĞRAFLAR ZAK MAUGER

motorsport IMAGES

# MI

## ALFA'DAKİ HAYATI

Formula 1'in beraberinde getirdiği yükümlülükler; motokrosla ya da çocuklarıyla ilgilenen Kimi Raikkonen için her zaman gereksiz olmuştur. Ferrari'den ayrılmak Kimi'yi daha özgür kıldı. Biz de F1 Racing olarak bu rahat ama hâlâ oldukça azimli ismin yanına gittik.

Yaklaşık 20 sene önce Sauber'de Formula 1 kariyerine başlayan Kimi, yeni görünümlü takıma geri döndü.

# ESKİ OKUL GEZİLERİ HİÇ BUNA BENZEMİYORDU.

Genelde eski fabrikalardan bozma çalışma müzelerine giden engebeli yolun sonunda pamuğun ipliğe geçirildiği aletler, gezinin en akılda kalan anı olurdu. Eğer şansınız yaver giderse atölyedeki aletlerle oynayabilirdiniz. Fakat bu Fransız öğrenci grubu, paranın satın alamayacağı bir okul gezisine çıkmış.

Fransa Grand Prix haftasının Perşembe gününde, aslında okuldaki sıralarında nitrojen döngüsünü öğrenmesi gereken çocuklar, Alfa Romeo motorhome'unun önünde Kimi Raikkonen'den imza alıyor. Tişörtleri, not defterlerini ve şapkaları imzaladığı her saniye, zaten zar zor ayarlanabilmiş F1 Racing röportajının süresini tırtıklıyor. Attığı her çizikte hızlı davranıyor ve biliyor ki altı çocuğa imza verip kalan 20'sine vermemek olmaz.

Geçmişte Kimi'nin, selfie ya da imza isteyen coşkulu kalabalıklara çok vakit ayırmadığı bilinirdi. Ancak Paul Ricard Pisti'nin projesi kapsamında Provence-Alpes-Cote d'Azur bölgesindeki yerel bir okuldan gelen bu çocuklar için organizasyonun zirve noktası buydu. Kimi de gözle görülebilecek bir şekilde daha az sabırsız ve çocuklara vakit ayırmakta tereddüt etmiyor.

Öğrenciler gözden kaybolduktan sonra Raikkonen, Alfa Romeo motorhome'una giriş yapıyor ve hep beraber üst kata çıkıyoruz. Bu konuk ağırlama ünitesi, Hinwil merkezli takımın BMW sahipliğinde olduğu yıllarda satın alınmış ve bugüne kadar ayakta kalmış; tıpkı Kimi gibi. Bu takımda (zamanındaki adıyla Sauber), yarışmasının üzerinden on dokuz sene geçti ve Kimi bugün 21 grand prix galibi ve Ferrari'nin son Dünya Şampiyonu olan bir iki çocuk babası. Ve 39 yaşla, gridin en yaşlı sürücüsü.

Çocuklarla geçirdiği vakitten konuşurken mevzu tabii ki 4 yaşındaki Robin ve 2 yaşındaki Rianna'ya geliyor: "Evet, güzel. Aynı, aynı. Pek bir fark yok. Sağlıklılar, ki asıl önemli olan da bu. Mutlular, öyle..."

Kimi'yi sosyal medyada takip edenler, paylaşımların büyük bir bölümünde çocukların pek çok farklı tekerlekli aletin üzerinde olduğunu fark edebilir: Bisikletler, ATV'ler, scooter'lar parkurların tozunu dumanına katıyor.

"Robin genelde yavaş kalıyor ama bisiklette hızlanmaya başladı" diyor Raikkonen. "İlk kazasının ardından muhtemelen biraz yavaşlayacaktır. Rianna elektrikli ATV kullanıyor. Sanırım ikisi arasındaki en fırlama olan o. İleride go-kart yapmak isterse şaşırmam. Daha korkusuz ama yaşları ilerledikçe bazı şeylerin canlarını yakabileceğini anladıklarında sakinleşeceklerdir."

FOTOĞRAFLAR: ALFA ROMEO; JERRY ANDRE

Baba Raikkonen ise Alfa Romeo'yla olan iki yıllık sözleşmesinin ilk altı ayında hiçbir yavaşlama emaresi göstermiyor. Sezon öncesi testlerde Alfa piste ilk çıktığında hem Raikkonen hem de takım mensupları, özgün ön kanat tasarımı sayesinde takımın rakipleri karşısında güç kazanacağından emindi. Sezonun ilk birkaç yarışı da oldukça vaatkardı: Raikkonen ilk dört yarışa ilk 10 sıradan başlamış ve puanla ayrılmıştı. Ancak gelişim tökezledi...

"İyi başladık ama son birkaç yarış bizim için oldukça kötüydü" diye belirtiyor Fin pilot. "Ne yapabilirsiniz? Yalnızca gelişmeye çalışırsınız. Sorunların ne olduğunu biliyoruz ancak bunu düzeltmek için zamana ihtiyacımız var. Bazı pistlerin bize diğerlerinden daha uygun olduğunu keşfettik."

2019'da iki otomobille birlikte ilk kez Avusturya'da puan alarak formunu yükselten Alfa Romeo, Fiat Chrysler Automobiles/FCA'nın yaptığı yatırıma rağmen Hinwil'de hâlâ görece küçük bir alanda çalışmalarını yürütüyor. Bu da elbette McLaren ve Renault gibi daha

SINGHA
Alfa Romeo
RACING
RICHARD MILLE
Alfa Romeo

iyi imkanlara ve daha geniş bütçelere sahip takımlar karşısında zorlanmalarına sebebiyet veriyor.

Üzerine kırmızı beyaz Alfa Romeo kıyafetlerini çeken ve baskının had safhada olduğu Ferrari'den ayrılan Raikkonen, tıpkı Lotus'ta geçirdiği 2012 ve 2013 sezonlarındaki gibi rahat görünüyor. Hinwil'de, zamanında Enstone'da olduğu gibi asıl odak noktası yarışmak. Burada zaman isteyecek daha az istek var ve daha da önemlisi kendisi olabiliyor.

Raikkonen anlatmaya devam ediyor: "Takım, burada bulunduğum ilk zamandan daha büyük. O zamanlar, şu ankinden de küçük bir takımdık. Burada çok iyi karakterler var ve Hinwil'deki fabrikaya yaklaşık 30-35 dakika uzakta yaşıyorum. Bu açıdan çok kolay. Aynı zamanda yarış dışında daha az şey yapmak zorundayım."

Raikkonen'in ilk yıllarından kalan yalnızca birkaç personel hâlâ takımdaki görevine devam ediyor. Bunlardan bir tanesi, 2000 yılında henüz 20 yaşındayken Formula Renault'dan F1'e geçişini kolaylaştıran eski antrenörü Josef Leberer. Formula 1'de yarıştığı süre boyunca yalnızca Mark Arnall ve Leberer, Kimi'nin antrenörlüğünü yapmış.

"Elimizde asla değiştiremeyeceğimiz bir adam var. Olan bu" diyordu Leberer bir keresinde. "Buralarda onun kadar uzun süredir olan çok fazla insan yok. Buraya bir sistemin içine geliyorlar ve sistemin onlara dikte ettiği şeyleri yapmak zorundalar. Eğer yapmazlarsa giderler. Kimi 'Ben böyle yapmam' diyor ve insanlar bu yüzden ona hayran çünkü hayatını yaşıyor ve diğerlerinin ne yaptığıyla ilgilenmiyor."

Geçen yaz yayınlanan Raikkonen'in otobiyografisinde Fin pilotla evinde ve pistlerde yapılan birçok derin röportaj var ve bu röportajlarda efsanevi Buz Adam'la ilgili bilinmeyen hikayeler anlatılıyor. Bir anekdot, bir grup Ferrari mekanikerini bir pistle otel arasında götürüp getiren bir otobüs hakkındaydı. Otobüsün içerisindeki tuvalet bozulmuş ve Kimi eline İngiliz anahtarı ve tornavida alarak, diğerlerinin şaşkın bakışları arasında tuvaleti tamir etmiş. Burada akıllara bir soru geliyor: Kimi her şeyi tamir edebilir mi?

"Bazı şeyleri. Hepsini değil ne yazık ki" derken gülümsüyor. "Yıllar içinde çok şey öğrendim ve bazı şeyleri tamir etmeyi ve ellerimi kullanmayı becerir hale geldim. Ehliyetimi ilk aldığımda otomobiller çok daha basitti; motorları değiştirebilir ve herhangi bir şeyi tamir edebilirdiniz. O günlerde elimi otomobile sokmazdım, unutun bunu. Ya kardeşimden isterdim ya da servise götürürdüm. Birçok açıdan bu utanç verici. Motosikletler hâlâ basit ve motokroslarla kendiniz ilgilenebilirsiniz."

Barselona'daki bir sezon öncesi testinde Kimi'nin garajın arkasında koltuğuyla uğraşırken çekilen bir fotoğraf ortaya çıkmıştı (daha sonra kendi Instagram hesabında da paylaştı). Bu da 'kendi işini kendin yap' felsefesinin bir tezahürü müydü?

Kimi sözlerine devam ediyor: "Aslında uzun süredir kendi koltuğumu kendim ayarlıyorum çünkü bunu yapmak kolay. Ne istediğimi biliyorum. Mekanikere bunu tam olarak anlatabilmek daha zor. Evet, kalemle çizebilirim ancak daha sonrasında gidip kontrol etmem, tarif etmem gerekiyor ve onlar için de tam olarak istediğim şeyi yapmak zor. Birçok açıdan bazı şeyleri kendiniz yaparsanız vakitten tasarruf edersiniz."

Belki de hiçbir şey gerçekten de değişmedi. Leberer'in dediği gibi Kimi her zaman kendi istediğini yapmaya devam etti.

Kontratının bitimine 18 ay kalan Kimi için sıradaki durak neresi olacak? Bir gün yöneticilik, ihtimaller dahilinde olabilir mi? Halihazırda tek koltuklu serilerde mücadele eden Double R Racing'in (kendi ve önceki takım patronları Steve ve David Robertson'dan geliyor) sahiplerinden biri ve Ince1 Racing ile Dünya Ralli

"Yettiğini düşündüğüm zaman F1'i bırakacağım. Oğlum yarışmaya başlarsa... O zaman elimden geleni yaparım ama ben şahsen motokrosta devam edeceğim. Orası daha rahat."

Raikkonen, Hinwil'deki fabrikaya yakın oturuyor ve Ferrari'ye nazaran pist dışı işlerin daha az olduğunu söylüyor.

FOTOĞRAFLAR: ZAK MAUGER; JERRY ANDRE

Şampiyonası'nda boy gösterdi.

Kimi araya giriyor: "Hayır, benim ralli günlerimde durum tam olarak öyle değildi. İnsanlar benim otomobillerimin ve takımımın olduğunu düşünüyordu ama bu doğru değil. Otomobilleri kiraladım ve benim değildi. Ve Double R takımına 'Boyo' [Anthony Hieatt] bakıyor. Hiç zamanım olmadı."

"Sahip olduğum tek şey motokros takımım ve bu benim için yeterli [Uce1, FIM Motokros Dünya Şampiyonası'nda üç sürücüyle temsil ediliyor]. Yettiğini düşündüğüm zaman F1'i bırakacağım. Daha fazlası yok. Eğer oğlum yarışmaya başlarsa... O zaman... O zaman elimden geleni yaparım ama ben şahsen motokrosta devam edeceğim. Orası daha rahat."

Oğlu ilerleyen yıllarda motokrosa yönelirse Kimi'yi kolay bir şekilde motosiklet mekanikeri olarak hayal edebiliriz. Süspansiyonu ve ayarları düzenliyor, ellerini kirletiyor ve ne isterse onu yapıyor...

SINGHA
RACING
RICHARD MILLE
Alfa Romeo

## ÖZEL SÖYLEŞİ

YAZI JAMES ROBERTS
PORTRE ZAK MAUGER

# ANTONIO GIOVINAZZI

Bir İtalyan'ın Formula 1'de tam sezon olarak yer almasının üzerinden sekiz sene geçti. 2017'de sezonun ilk iki yarışında boy gösteren Antino Giovinazzi, bu sezon Alfa Romeo'yla tam sezon yarışma imkanı elde etti. Kimi Raikkonen'in takım arkadaşını daha yakından tanıma zamanı...

### CV

**Yaş** 25
**Milliyet** İtalyan
**2019**
Alfa Romeo'yla F1
**2018**
Ferrari ve Sauber için F1 testleri (5 gün), Sauber'le FP1 katılımı (6 kez) ve Le Mans 24 Saat
**2017**
Sauber'le F1 (2 yarış), Haas'la FP1 katılımı (7 kez), Ferrari ve Sauber için F1 testleri (3 gün)
**2016**
Prema'da GP2 klasmanında ikincilik, 5 galibiyet; LMP2 sınıfında WEC (2 yarış); Euro LMS (1 yarış)
**2015**
Carlin'de Avrupa F3'te ikincilik, 6 galibiyet; Audi'yle DTM (2 yarış)
**2014**
Carlin'de Avrupa F3'te altıncılık, 2 galibiyet
**2013**
Double R'da Britanya F3'te ikincilik, 2 galibiyet
**2012**
Çin Formula Pilota'da şampiyonluk, 6 galibiyet

**Alfa Romeo'yla sezonun ilk yarısını nasıl değerlendiriyorsun?**

Puan tablosuna bakıldığında sezona en iyi başlangıcı yaptığımız söylenemez. Bazı problemlerimiz vardı ve şanssızdık, dolayısıyla her şeyi bir araya getirmek oldukça güçtü. Geçtiğimiz iki seneyi Ferrari'de gelişim rolü üstlenerek geçirdim; dolayısıyla düzenli olarak yarışmak yerine daha çok simülatörde çalıştım. Bu yüzden her şeye yeniden başlamak kolay değildi. Son yarışlardaki performansımdan memnunum ve Kimi Raikkonen'e de oldukça yakınım. Sıkı çalışmayı sürdürmek zorundayım, bununla birlikte puanlar zaten gelecektir.

**Başlangıçta Alfa Romeo şasisi iyi gözükmüştü ancak şu an, sezon başına göre biraz geriye gidilmiş duruyor. Bunun sebebini nasıl açıklayabilirsin?**

Evet, sezon öncesi testlerde ve ilk birkaç yarışta hızlıydık ancak orta sıralar birbirine gerçekten de çok yakın. Bu yüzden de eğer bir takım en ufak bir avantaj yakalarsa birkaç pozisyon yukarı çıkabiliyor. İlk ona girmek için her zaman denemeli ve sonuna kadar savaşmalıyız.

**Takım arkadaşın eski bir Dünya Şampiyonu. Kimi'den şu ana kadar neler öğrendin?**

Çaylak sezonumda takım arkadaşım olduğu için çok mutluyum. O, hâlâ çok hızlı ve çok yakın bir geçmişte, Austin'de yarış kazanmış bir isim. O, inanılmaz tecrübeli bir şampiyon. Kimi'ye yakın olmak zor ancak ondan çok şey öğreniyorum. Birlikte iyi çalışıyoruz ve verdiğimiz geri dönüşlerle otomobili yarıştan yarışa daha güçlü bir hale getirmeye gayret ediyoruz.

Kimi'den öğrendiğim en önemli şey onun her zaman hızlı olduğu. Sıralama turlarında her zaman belli bir seviyenin üzerinde; otomobilin gerçek hızını piste yansıtabiliyor ve asla hata yapmıyor. Bu gibi anlarda onun tecrübesini daha iyi anlıyorsunuz.

**Alfa'nın simülatöründe durum ne? İnşa edildi mi?**

Hâlâ simülatörümüz yok ve Ferrari'ninkini de kullanmıyoruz. Bu, üzerinde çalıştığımız bir konu ve umuyorum ki seneye sorun çözülmüş olacak. Otomobilin gelişimi için çok önemli bir enstrüman ve onun sayesinde otomobili daha hızlı bir şekilde iyileştirebiliriz. Üzerinde çalışıyoruz.

**Haziran ayının ortasında, İtalyan yarışçı Lorenzo Bandini'nin anısına verilen 2019 Bandini Trophy'i kazandın. Bu sana neler hissettirdi?**

> "KIMI RAIKKONEN'DEN ÖĞRENDİĞİM EN ÖNEMLİ ŞEY ONUN HER ZAMAN HIZLI OLDUĞU."

Bu ödülü kazandığım için gerçekten çok onur duyuyorum. İlk yaptığım şey, bu ödülü daha önce kazanan isimlere bakmak oldu ve gerçekten de inanılmazdı [içlerinde Michael Schumacher, Lewis Hamilton ve Fernando Alonso da var]. Bu listenin bir parçası olmak beni gururlandırıyor. Bu ödülü alan herkese şansın güldüğünü söylüyorlar, umarım sezonun geri kalan bölümünde bu doğru çıkar.

Ve F1 otomobilini İtalyan yollarında 13 kilometre boyunca kullandın...

Evet, bu olağanüstü bir tecrübeydi. Ben büyük bir bisiklet hayranıyım ve insanların yolun iki tarafına da dizilmesiyle beraber kendimi sanki Giro d'Italia'da yarışır gibi hissettim.

**Memleketinden aldığın destek ne durumda?**

İtalya'da Ferrari ve Alfa Romeo gibi iki harika markamız var ve insanlar bana da destek veriyor. Monza'yı bekleyemiyorum, bir İtalyan olarak orada bir Formula 1 yarışına çıkmak çılgınca.

**Bir dönem Formula 1'deki şansın sıkıntıya girse de yeteneklerini bu seviyede gösterme imkanı bulmak senin için rahatlatıcı olsa gerek...**

Geçtiğimiz iki sene boyunca Ferrari için simülatörde çalışsam ve yalnızca bazı antrenmanlarda boy göstersem de her zaman yeteneklerimi geliştirmeye odaklandım. Antrenman yapmayı asla bırakmadım ve Formula 1 pilotu olma hedefimden asla şaşmadım.

# ZİRVE YOLCULUĞU

Honda, Avusturya'da Red Bull Racing ile galibiyeti alarak, adeta yepyeni bir başlangıç yaptı. Almanya GP'sinde bir zafere daha imza atan Honda, kazanmayı hiç unutmadığını kanıtladı.

YAZI FATİH YURDATAPAN
FOTOĞRAFLAR LAT ARŞİVİ

HONDA

Formula 1'de son yıllarda, daha doğrusu hibrit çağda Mercedes motorunun yarışların birçoğunu kazanarak üstünlük kurduğu bir gerçek. Ama 2019 Avusturya GP'sinde ve ardından muhteşem Almanya GP'inde Honda motorlu bir aracın galibiyet alması, önümüzdeki yıllar işlerin değişebileceği yönünde sinyaller verdi.

Honda'nın önceki son zaferi, 2006 yılında gelmişti. İpeksi sürüşüyle Jenson Button tarafından alınan zaferin, son Honda galibiyeti olması, şaşırtıcı gelebilir ama o yıllardan sonra hem üretici adına hem de spor adına önemli değişimler gördük.

McLaren'in 2015'te büyük umutlarla başlattığı Honda motor birlikteliği (yani McLaren-Honda), istendiği gibi gitmedi. Hatta McLaren tarihinin en kötü sezonu yaşandı (asıl sorunun şaside olduğunu geç de olsa kabul ettiler). Honda elbette turbo çağına diğer üreticilerden geç geldiği için yola çok geç çıkmış biri gibiydi. Benzer sorunları herkes yaşadı ama bir yıl kadar önce. Öyle ki Honda ilk antrenman turuna çıktığında sadece iki tur tamamlayabilmişti. Ancak günümüze geldiğimizde Honda motorunun ne kadar ilerlediği ve kazanan bir şasiyle neler yapabileceğini gördük.

Üç yıl kadar süren McLaren ve ardından 2018'de Toro Rosso ile geçen galibiyetsiz sezonun ardından 2019'da her şey değişti. Avusturya'nın uzun düzlükleri, hızlı virajlarında Honda motorlu Red Bull, muhteşem bir performansla yarışı son

> "BÖYLE BİR SPORDA KAZANMADAN ASLA GELİŞME KONUSUNDA TATMİN OLAMAZSINIZ."
>
> TOYOHARU TANABE

turlarda kazandı. Aslında bu galibiyet hem Honda cephesinde yüzleri güldürdü (aslında zaferin ardından sevinç gözyaşları ile ağladıklarını da söyleyebiliriz), hem de Red Bull Racing'deki baskıyı azalttı.

## KAZANMAK UNUTULUR MU?

Honda'nın kazanmak için çok sıkı bir çalışma gösterdiğini, güncellemeler konusunda son derece agresif olduğunu biliyorduk. Avusturya zaferinin ardından Honda F1 teknik müdürü Toyoharu Tanabe, "Nihayet başardık" diyordu. "En başından beri bizi destekleyen herkese teşekkürler. 2015'ten bu yana spordayız ama bugün sanki yeni bir başlangıç yaptık."

Red Bull'un kazanan şasisi, Honda'nın giderek artan dayanıklılığı ve tabii Max Verstappen'in sürüşüyle birleşince Avusturya'da yenilmez bir kombinasyon ortaya çıktı. Bunu, 2019'da kaç kere bir araya getirebilirler tahmin etmek zor ama Red Bull, Honda sayesinde her zaman Ferrari için istikrarlı bir tehdit ve yarış kazanma adayı haline geldi. Bu galibiyet aynı zamanda Honda'nın spordaki geleceği için de büyük önem taşıyor. Tanabe ise, yıl

## HONDA F1 MOTORUNUN BAŞARILARI

| | |
|---|---|
| İlk galibiyet | 1965 Meksika GP'si |
| Son galibiyet | 2019 Almanya GP'si |
| Galibiyet sayısı | 74 |
| En iyi sezon | 1988 (16 yarışta 15 galibiyet) |

sonuna kadar ve gelecek yıl da zorlamaya devam edeceklerini ifade etti.

Toro Rosso ve Red Bull ile, dört otomobille çalışma fırsatı bulan Honda, aynı zamanda McLaren'in çalışma tarzına göre daha rahat hissediyor. McLaren'deki politik düzen, zaman zaman Honda'yı zora sokarken, yeni partnerler özellikle Japon kültürünü ve marka kültürünü anlamak için çaba gösteriyorlar.

## MCLAREN'DEN TEBRİK

F1'e 2015'te tekrar girdikten sonra "Ait olduğumuz yere geri döndük" ifadesini kullanan Honda, aslında 2019'da çıkış yapacağını sezonun ilk yarışı Avustralya'daki podyumla göstermişti. Diğer yandan bu galibiyetin ardından McLaren takım patronu Zak Brown da, Honda'nın 73. zaferini kutlama nezaketini gösterdi.

1980'lerde ve 1990'larda Ayrton Senna ile Alain Prost pilotajında muhteşem zaferler elde eden McLaren-Honda ikilisi, aslında hem spor açısından hem de kendileri açısından büyük bir öneme sahipler.

Honda bundan sonra da gelişime ara vermeden devam etmeyi amaçlıyor ve Japon üretici, aslında felsefesi olarak da gelişme konusunda duraklamayı sevmeyen bir marka. Tanabe daha önce verdiği demeçlerde, gelişme konusunda, "Böyle bir sporda kazanmadan asla gelişme konusunda tatmin olamazsınız" demişti. Şimdi kazandılar ama bu 'kazanmak' yarış galibiyeti mi yoksa şampiyonluk anlamında mı kullanıldı bunu göreceğiz. Fakat Honda'nın istikrarlı bir kazanan olmak için sıkı çalışmaya devam edeceğini tahmin edebiliyoruz.

# ANDREAS SEIDL

# McLAREN'İ YÜKSELTECEK ADAM

YAZI JAMES ROBERTS FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

McLaren'in yeni takım patronunun aklında her zaman Formula 1'de çalışmak vardı. Porsche'den McLaren'e gelen isim, takımın eski şaşalı günlerine dönmesi için çalışacak.

Red Bull Ring'in kuzey batısına doğru, Kuzey Alp Dağları'nın ardından Yukarı Avusturya'ya doğru geldiğinizde, Inn Nehri'nin vadisine gelirsiniz. Alplerin zirvelerindeki kaynağıyla, içlerinde Innsbruck'un da bulunduğu birçok Bavyera kentini besleyen bu nehir, aynı zamanda Almanya ve Avusturya arasında doğal bir hudut işlevi görüyor.

Nehir, Passau şehrinin taşralarına doğru geldiğinde, Karadeniz'e dökülen Tuna Nehri'nin en büyük kollarından biri haline gelir. Bu tablo, mevcut Formula 1 takım patronlarından birinin doğal arka planı ve aynı zamanda da evi. McLaren'in yeni patronu Andreas Seidl, vatandaşı Michael Schumacher Formula 1 sahnesine ilk çıktığında 16 yaşındaydı ve onda grand prix'lerde çalışma fikrini güçlü bir şekilde uyandırmıştı.

43 yaşındaki Seidl, McLaren motorhome'unda otururken yalnızca 150 kilometre ötede büyüdüğü Passau'yu ve Schumacher sayesinde kendisine Formula 1 arenasında bir kariyer inşa etme hatırasını anımsıyor:

"Hâlâ okula gidiyordum ama Michael sayesinde 1992'den itibaren Cuma günkü antrenman seanslarında elde edilen zamanları analiz etmeye çalışmaya başlamıştım. Bu tutku gittikçe büyüdü ve Formula 1 mühendisi olmak için mekanik mühendislik okumaya karar verdim. Hedefim buydu."

Ebeveynlerinin her ikisi de eğitim alanında faaliyet göstermişti ve ailesinde motorsporları geçmişi olan kimse yoktu. Ama tıpkı bugünlerde Formula 1 padokunda yer alan hemen hemen herkes gibi genç Seidl da, Formula 1'de çalışmayı kafasına koymuştu ve karşısında kimse duramayacaktı.

**"FORMULA 1 EŞSİZDİR. DETAYLARIN ÜSTÜNE TİTREMEK, KENDİNİZİ MÜTEMADİYEN SORGULAMAK, ASLA YETİNMEMEK, HER ZAMAN BİR FAZLASINI İSTEMEK, KAMUOYU BASKISI VE 'HİÇBİR ŞEY İMKANSIZ DEĞİLDİR' MANTALİTESİ..."**

Hatta Münih Üniversitesi'nde henüz eğitimini tamamlamamışken BMW'nin eski Motorsporları Direktörü Mario Theissen'i kendisine iş vermesi için adeta darlıyordu. Ki o dönemde (2000 – 2005 arası) BMW, Williams'a motor tedarikinde bulunuyordu.

"O günlerde Mario Theissen'le telefonda konuşabiliyordum ve bir staj için günde üç-dört kez aradığım oluyordu" diye hatırlıyor o günleri Seidl. "Her seferinde bana bunun mümkün olmadığını söylerdi, ama en sonunda pes etti ve işi kaptım. Okulumu bile bitirmemiştim ama diplomamı alacaktım. Önemli olan şey henüz 23 yaşımda oraya girebilmiş olmamdı."

Seidl, BMW'nin Münih'teki Formula 1 motor programına yerleştirildi; güç gelişimi ve dayanıklılık konusunda görevler aldı. Spora ilk adımını atmıştı ama bir diğer hedefi pist kenarına gitmekti. O da uzun sürmedi ve BMW'nin test takımına dahil oldu. Nihayet 2003'te beklediği fırsat ayağına geldi ve Mark Webber'in BMW motor mühendisi oldu.

Seidl anlatmaya devam ediyor: "En sonunda bu işin içine girmek muhteşemdi ve Frank Williams ve Patrick Head gibi 1990'larda televizyonda gördüğüm kahramanlarla tanışmak benim için paha biçilemezdi. Formula 1'de işlerin nasıl yürüdüğünü bir İngiliz garajında öğreniyordum ve aynı zamanda nasıl katkı sağlayabileceğimi de keşfetmeye çalışıyordum."

BMW, Williams'a altı sezon boyunca motor tedarik etti, ancak takımla birleşme çabaları boşa çıkınca Alman otomotiv üreticisi, Formula 1'deki varlığını genişletmek amacıyla Sauber'in yolunu tuttu ve İsviçreli takımı kendi fabrika takımı gibi kullandı. Seidl, İsviçre'ye taşındı ve operasyonun şasi kısmında çalışma imkanı yakaladı. Artık takımın pist operasyonları şefiydi ve 2008 Kanada Grand Prix'sinde Robert Kubica'yla galibiyet elde etmesini sağlayacak kadar yardımcıydı.

Bir sene sonra Formula 1, büyük bir krizle karşı karşıya kaldı. Dünya çapında yaşanan ekonomik daralma, Formula 1 dışında başka bir seri oluşturulması fikirlerini de beraberinde getirmişti. BMW de tıpkı Honda gibi bir anda spordan elini eteğini çekti. Bu Seidl için büyük bir şoktu.

FOTOĞRAFLAR: MARK SUTTON

RENAULT
Estrella Galicia
1:12:59
10:17:01
Lap 3

"Bu gerçekten de beklenmedik bir durumdu ve şahsen benim için çok zor bir dönemdi" diyor Seidl büyük bir hüzünle. "Orada bazı insanlardan sorumluydum ve bunun sonucu olarak takımı küçültmek ve bazı zor kararlar almak zorunda kaldık. Bu büyük bir şoktu çünkü Formula 1'den başka ne yapabileceğimi gerçekten bilmiyordum."

"Bu balonda yaşarken onsuz yapamayacağınızı düşünürsünüz. Bunun üstesinden gelmem birkaç ayımı aldı ve Formula 1'de başka mücadeleler aramaya başladım. Ama en nihayetinde BMW'yle kaldım ve dünyanın dört bir yanında onlarca rekabetçi ve eğlenceli motorsporları kategorilerin olduğunu fark ettim."

Seidl, bu süreçte IMSA, FIA Dünya Binek Otomobil Şampiyonası gibi birçok farklı seride çalıştıktan sonra BMW'nin 2012'de DTM'e (Alman Binek Otomobiller Şampiyonası) dönüşünde proje yöneticiliği görevini ifa etti.

"Benim için eğlenceli olan şey, Formula 1'de öğrendiğim her şeyi çalıştığım diğer motorsporları kategorilerinde de uygulamam oldu. Bence başarılı olmamızın sebeplerinden bir tanesi de buydu" diye belirtiyor Seidl. "Bunun sebebi Formula 1'in eşsiz olması. Detayların üstüne titremek, kendinizi mütemadiyen sorgulamak, asla yetinmemek, her zaman bir fazlasını istemek, kamuoyu baskısı ve 'hiçbir şey imkansız değildir' mantalitesi..."

DTM'den uzak kalınan 20 senenin ardından Seidl'ın rehberliğindeki BMW, hem Pilotlar hem de Takımlar Şampiyonası'nda ipi göğüslemeyi başardı. Bu başarının ardından Seidl, Porsche'nin 16 sene sonra Le Mans'a dönüşünü organize edecek önemli adaylardan biri haline gelmişti. Her ne kadar BMW'den ayrılıyor olsa da, bu da Passau'dan gelen bu adam için sıfırdan bir bina inşa etme fırsatıydı ve aynı zamanda eski çalışma arkadaşlarından Mark Webber'le çalışma imkanı bulmuştu. Bir sene sonra Nico Hülkenberg takıma dahil olmuş ve Porsche, bu efsanevi yarışta üst üste üç şampiyonluğundan ilkini elde etmeyi başarmıştı.

**"ORGANİZASYONLARA DAHİL OLUP İNSANLARLA TANIŞARAK ONLARI DAHA İYİSİNİ YAPABİLECEĞİMİZE İKNA ETMEYİ SEVİYORUM."**

FOTOĞRAF: STEVEN TEE

Hem binek otomobil hem de spor otomobil serilerinde başarıdan başarıya koşan Seidl, hiçbir zaman ilk aşkı Formula 1'i aklından çıkarmadı. Le Mans'a katılan Zak Brown (sahibi olduğu United Autosport'la) geçtiğimiz seneki yarışın ardından kendisine McLaren'e katılmak isteyip istemediğini sorduğunda aldığı cevap 'çok cazip' olmuştu.

İleri müzakereler takım hissedarlarıyla beraber yürütüldü ve yönetim kurulunun planları ve organizasyona yatırım fikirleriyle Seidl, kendi deyimiyle "kolay bir karar" aldı.

Brown'ın liderliğinde McLaren'i ve teknik operasyonunu yeniden organize etmek adına birçok kilit karar alındı. Honda'yla yolların ayrılması Brown'ın ilk sezonu olan 2017'de kararlaştırıldı ve ardından da James Key, Toro Rosso'dan teknik direktör olarak takıma dahil edildi. Son olarak da Gil de Ferran'ın takımın F1 dışı operasyonlara kaydırılmasıyla 1 Mayıs itibariyle Seidl iş başı yapmış oldu.

Yeni rolünde geçirdiği bu kısıtlı sürede Seidl; organizasyonda yürütülen operasyonları, prosedürleri ve zafiyetleri anlamak için kendisini fabrikaya ve garaja entegre etmeye gayret etti. Bu büyük bir iş fakat o günden beri pistte yaşanan değişim, olumlu sinyaller veriyor.

"Organizasyonlara dahil olup insanlarla tanışarak onları daha iyisini yapabileceğimize ikna etmeyi seviyorum" diyor Seidl, sandalyesinde öne doğru eğilirken. "Sahip olduğum yaklaşım, bir anda sonuçlara odaklanmamak, çünkü özellikle McLaren gibi zor zamanlar geçirmiş bir takımda neyin ne olduğunu sağlıklı bir şekilde anlamak zaman alacaktır."

"Ofisimde, kahve makinesinin yanında ya da otel barlarında insanlarla konuşmak için vakit ayırıyorum. Takımın içinde neler yaşandığını, atmosferi ve ruhu anlamak ve büyük resmi görebilmek için birçok toplantıya katılıyorum. Şu an algılama ve anlama dönemimdeyim. Aynı zamanda altyapı anlamında takımın sorun yaşadığı alanları görmeye ve tıpkı rüzgar tüneli gibi aşikar konular üzerinde projeler üretmeye vakit ayırıyorum."

Konuşmamızdan yaklaşık bir ay önce Seidl, McLaren'in Woking'de yeni bir rüzgar tüneli inşa edeceğini ve Toyota'nın Köln'deki tesisini kullanmayı bırakacağını açıklamıştı. Bu iki

Seidl, 2005'te Williams'ta Mark Webber'in BMW mühendisiydi.

yıllık proje, aslında yönetimin adanmışlığını ve McLaren F1 programının ardındaki uzun vadeli stratejiyi yansıtıyor. "Değişmesi gereken bir şeyler gördüğüm zaman hemen harekete geçerim" diye ekliyor Seidl.

Bu cümle, McLaren'deki bazı kişileri endişelendirebilir. Eski yöntemler ve 'biz bunu her zaman bu şekilde yaptık' felsefesi parçalanmak zorunda. Williams'ın da keşfettiği gibi takımın yüzde 80'inin fabrikada yer alması performans bulma açısından kritik. Eğer gerekirse bazı şeyleri dışarıdan temin etmeli, kritik alanlarda güçlenmeli ve açık bir yönetim yapısına sahip olmalısınız. Kazanan yarış takımları inşa etme tecrübesi olan Seidl, McLaren'in dertlerine en azından kağıt üzerinde deva. Peki acımasız olacak mı?

"Bunu acımasız olarak nitelendirmem" diye karşı çıkıyor. "Bence bu yarış takımının başında olmam önemli. Başarılı bir organizasyonu yönetme adına fikirlerim var ve benim açımdan bu fikirleri güçlü bir liderlikle faaliyete geçirmek gerek."

"Bence bu, takımın mevcut konumu düşünüldüğünde elzem. Ayrıca geçtiğimiz sezon birçok değişikliğin hayata geçirildiğini ve sonuçların yavaş yavaş elde edildiğini söylemek gerek. Sezon başından beri otomobilde kat ettiğimiz mesafeyi görebilirsiniz. Takımın içinde an itibariyle güzel bir ortam var ve bunda James Key'le beraber takımı gelecekte getirmek istediğimiz noktanın payı büyük. James'i hem teknik hem de kişilik olarak takdir ediyorum."

"Tıpkı benim gibi düşünüyor ve olaylara yaklaşıyor ve kapımız birbirimize her zaman açık. Neyin nasıl ilerlediğini yerinde görebilmek için garaja ve atölyelere mümkün olduğunca yakın olmaya çalışıyorum. Geçtiğimiz 15 sene içerisinde birçok farklı yarış takımında bu gibi pozisyonlarda çalıştım, dolayısıyla bir takım için neyin doğru olduğunu az çok anlayabiliyorum."

**"MERCEDES VE FERRARI SINIFINA YAKLAŞMAMIZ ZAMAN ALACAK, AMA BUNU BAŞARMAK İÇİN HER ŞEYİMİZİ VERECEĞİZ."**

McLaren, Mayıs ayının başında Barselona'ya geldiğinde sıralama turlarında yalnızca on ve on ikinci sıraları elde edebilmişti. Bir ay sonra benzer bir pist olan Paul Ricard'da ise 2014'ten beri ilk kez iki otomobilini de ilk altı sıraya sokması, teknik güncellemelerin işe yaradığının bir kanıtı.

"En önemli şey şu an elde ettiğimiz sonuçlar, ancak çok heyecanlanmamalıyız çünkü orta sıralarda herkes birbirine çok yakın" diye anlatıyor Seidl itidalli bir şekilde. "Her şey çabucak değişebilir. Bir gün biz hızlı oluyoruz, ertesi gün bir başkası. Yine de bu sonuçlar takıma pozitif bir hava getirdiği için kıymetli."

"Galibiyetler ya da şampiyonaların hayalini kurmuyorum. Bizim için şu an asıl önemli olan şey en hızlı otomobillere yaklaşabilmek için pozitif yönde ilerleme kaydedebilmek. Sağlıklı bir bütçemiz, iyi bir altyapımız, motive ve yetenekli personellerimiz var ancak olmamız gerekenden daha kötüyüz. Nokta."

McLaren pit duvarında, kendisini takıma getiren CEO Zak Brown'la birlikte.

"Benim odak noktam bizi mümkün olduğunca iyi bir pozisyona getirecek sürekli gelişim. Mercedes ve Ferrari sınıfına yaklaşmamız zaman alacak, ama bunu başarmak için her şeyimizi vereceğiz."

Bu cümleyle beraber Andreas gülümsüyor ve bir sonraki mühendislik toplantısına katılmak üzere garaja dönmek için motorhome'un merdivenlerinden aşağı doğru iniyor. McLaren, Inn Vadisi'nden gelen bu adamı bünyesine katarak, parlak geleceğe çok güçlü bir adım atmışa benziyor. F1

# HAVADA KARADA DENİZDE

YAZI KORHAN SAVRAN
FOTOĞRAFLAR LAT ARŞİVİ

Formula 1'in en ilginç karakterlerinden biri olan Birabongse Bhanudej ile tanışın. O sadece F1 pistlerinde değil hemen her yerde kendi karakterini ortaya koyan bir isimdi.

İngiliz bir baba ve Tayland'lı bir annenin çocuğu olan Alexander Albon 2019 Avusturalya GP'sinde kariyerinin ilk F1 yarışına çıktığında, onun bu ülke tebaasından katılan ilk Formula 1 pilotu olduğunu düşündüyseniz, sizlere ciddi şekilde yanıldığınızı söylemek zorunda kalırım. Her ne kadar Londra'da dünyaya gelmiş ve babasının tanınmış bir yarışçı olup, onun kariyeri üzerinde emeği çok olsa da o bir Taylandlı gibi hissettiğini söyleyerek, bu ülkenin lisansı altında yarışmayı seçti.

Bu seçimi de onu doğal olarak lisansını aldığı ülkenin ikinci Taylandlı F1 pilotu yaptı. İlginç olan şu ki Formula 1 kariyerine bir çaylak olarak nefis bir başlangıç yapıp,daha şimdiden 15 puan toplayarak selefinden 7 puan daha fazla almayı başardı bile. 2001 İtalya GP'sinde Malezyalı Alex Yoong, Minardi ile F1'e adım attığında 1954 yılından o yıla kadar Güney Asya'dan hiçbir pilot F1'de yarışma başarısı gösterememişti. Ama Alexander Albon'un elbette Tayland lisansı ile yarışmasının ardında çok saygı duyulan büyük bir gerçek yatıyor. Dilerseniz başlayayım.

## PRINCE BIRA DA KİM?

Birabongse Bhanudej Bhanubandh nam-ı diğer Prince Bira, 15 Temmuz 1914 tarihinde Bangkok'ta Tayland kraliyet ailesinin bir üyesi olarak dünyaya geldi. Dört yaşında annesini, 13 yaşında ise babasını kaybetti. Yine kraliyet ailesinden olan kuzeni Prince Chula Chakrabongse'nin yardımını da alarak monarşi ile yönetilen ülkesinden ayrılıp, ülkenin İngiltere'ye olan yakın bağlarını da kullanarak önce Eton daha sonra da Trinity Koleji'ne giderek, Cambridge Üniversitesi'nde okumak için sınavlara hazırlanmaya başladı. Ancak ani bir kararla giriş sınavlarından vazgeçen Prince Bira, Byam Shaw sanat okuluna girmeye karar verdi.

1932 yılında Tayland monarşiden demokrasiye geçtiğinde, Kral VII Rama da ülkesinden ayrılıp İngiltere'de onlarla beraber yaşadı. 1935 yılında Prince Chula ve Bira White Mouse Racing adında ilk yarış takımlarını kurdular ve Prince Bira meşhur siyam renkleri olan soluk mavi-sarı renkli otomobili ile İngiltere şampiyonasında, Brooklands ve Donington Park'ta yarıştı. Hatta Prince Bira, kuzeni Chula'nın kendisine hediye ettiği bir Maserati 8CM ile aynı kategorinin

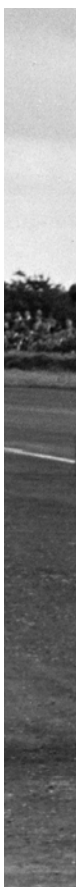
> "DÖNEMİ GÖZ ÖNÜNE ALINDIĞINDA PRINCE BIRA'NIN FARKLI DİSİPLİNLERDE YAPTIĞI İŞLER, ONU BU SPORDA HÂLÂ KENDİSİNDEN BAHSEDİLEN EN İLGİNÇ KARAKTERLERDEN BİRİ HALİNE GETİRİYOR."

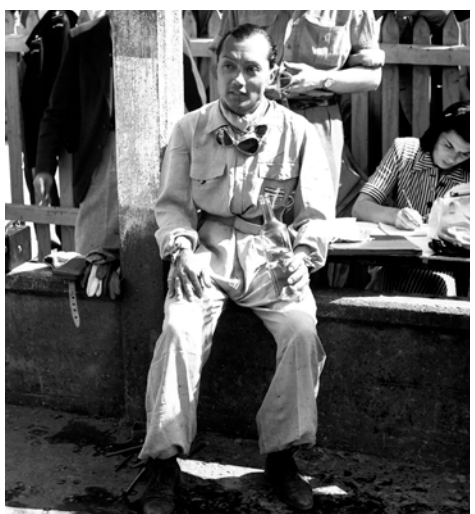
uluslararası versiyonunda, Monte Carlo'da Prens Rainer adına düzenlenen yarışı Romulus takma adıyla, hem de daha haftalar önce Donington Park'ta bir taş yüzünden kör olmaktan kıl payı kurtulmuşken çıkıp kazandı.

İngiltere'de yapılan o şampiyonayı da daha ilk senesinde kazanan, 1936 ve 1937'de birçok alt kategoride yarışları ilk sırada finiş görerek bitiren ve beş kadın ile altı kez evlenecek olan Prince Bira, ilk evliliğini de sanat okulundan sınıf arkadaşı Ceril Heycock ile 1938 yılında yapacaktı. 1939 yılında İkinci Dünya Savaşı patlak verince, Japonlar tarafından işgal edilen ülkesine katkıda bulunmak için Cornwall'daki üste planör ve uçak eğitimi alarak, Kraliyet Hava Kuvvetleri RAF'ta eğitmen olarak görev yaptı. Savaştan sonra çeşitli kategorilerde yarışmaya devam eden Prince Bira, 1949 yılının sonunda ilk eşinden ayrıldı ve 1950 F1 Dünya Şampiyonası'na girmeye karar verdi.

Juan Manuel Fangio'lu Luigi Fagioli'li o sene Dünya Şampiyonu olan Nino Farina'lı Alfa Romeo'dan sonra konuşulan isim Prince Bira'ydı. Enrico Plate'nin Maserati 4CLT'si ile Silverstone'da 22 pilotun sıralama seansına girdiği ilk yarışta 5. cepte start almayı başardı, ama yarışta 49. turda yakıtı bitince finiş göremedi. Daha ikinci yarışı olan efsanevi Monaco GP'sinde 15. sıradan start alıp 100 turluk yarışı beşinci sırada bitirerek ilk puanlarını aldı. Aynı başarının bir benzerini İsviçre GP'sinde dördüncü olarak tekrarladı ve 7 yarışlık F1 Dünya Şampiyonası'nın ilk yılını 5 puanla, dünya sekizincisi olarak tamamladı.

1951 sezonunun neredeyse tamamını bir dizi mekanik sorun ve bir kayak kazası yüzünden kaçırdı. 1952 ve 1953 sezonlarını da rekabet gücü düşük Gordini T15-T16 ve Connaught Racing'in Type A ve Maserati A6GCM şasilerinin problemleri ile boğuşarak geçirdi. 1954 sezonunda Juan Manuel Fangio'nun takım arkadaşı olarak, Maserati ile sezonun ilk yarışı olan Arjantin GP'sinde yedinci olduktan hemen sonra takımdan ayrıldı. Ardından kendi aldığı efsane Maserati 250F ile Spa'da son sıradan kalkıp altıncı olmayı başardıktan sonra da, sezonu 3 puanla kapattı. 1955 yılında ise neredeyse hiç yarışmadan Maserati 250F'ini İngiliz girişimci Horace Gould'a satarak ansızın F1 kariyerini bitirme kararı aldı. Aslında buraya kadar olan yarış kariyeri birkaç yarış dışında pek parlak sayılmaz. Ama dönemi göz önüne alındığında farklı disiplinlerde yaptıkları işler, onu bu sporda hâlâ kendisinden bahsedilen en ilginç karakterlerden biri haline getiriyor.





1956 yılında ülkesine dönen Prince Bira, 1951 yılının sonlarında yaptığı ikinci evliliğini de bitirdikten sonra kendini yatçılık ve havacılık gibi farklı branşlarda hobilerle uğraşırken buldu. Çok kısa süre içerisinde yelken kullanmayı öğrendi ve özel uçak pilot lisansı aldı. F1 tarihinde hem Formula 1 pilotu olup hem de başka bir disiplinde olimpiyatlarda yarışmış sadece 8 pilot bulunuyor. Bunlardan en başarılısı elbette yakından tanıdığımız, 2001 yılında geçirdiği kaza sonrasında paralize olan ve olimpiyatlarda 4 altın 2 gümüş madalya sahibi Alex Zanardi. Prince Bira ise Tayland adına sırasıyla 1956 Melbourne, 1960 Roma, 1964 Tokyo ve 1972 Münih olmak üzere yelken kategorisinde tam dört kez yarışmış, tarihin en fazla olimpiyatlarda mücadele eden sporcusu unvanını koruyor. Hatta Arjantinli pilot Roberto Mieres ile birlikte 1960 Münih Olimpiyatları'nda yine aynı kategoride birbirlerine karşı yarışarak da bir ilkin sahibi oluyorlar.

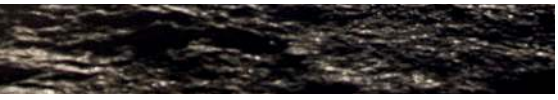
Aslında bu hikaye 1969-1971-1973 F1 Dünya Şampiyonu Sir Jackie Stewart'ın daha motorsporları kariyeri henüz başlamamışken 1960 Roma Olimpiyatları'nda Britanya takımı adına olimpik atıcılık seçmelerini kıl payı kaçırmasıyla, çok daha ilginç bir hale de bürünüyor ve Jackie Stewart'ın motorsporları kariyerine başlamasında da büyük pay sahibi oluyor. Prince Bira bu süre zarfında farklı kadınlarla evlenip tam beş kez boşandı. Altıncı evliliğini ise 1983 yılında yine ilk eşi Ceril Heycock ile yaptı. Prince Bira son derece maceracı, kafasına koyduğunu yapan özgür ruhlu bir pilottu. Hem havada hem karada hem de denizde. Çift motorlu bir Miles Gemini uçağı ile tek başına Londra'dan Bangkok'a kadar uçmuştu. Bu o zamanlar göz önüne alındığında en cesur insanların bile tek başına cesaret etmekte zorlandıkları bir durumdu.

> "PRINCE BIRA, 7 YARIŞLIK F1 DÜNYA ŞAMPİYONASI'NIN İLK YILINI 5 PUANLA, DÜNYA SEKİZİNCİSİ OLARAK TAMAMLADI."

Prince Bira 25 Aralık 1985 yılında Londra'daki Baron's Court yeraltı metro durağında ani bir kalp krizi sonucu hayatını kaybetti. Ona ilk ulaşanlar onun kim olduğundan habersizdi. Hatta yanına ulaşan polisler bile onu tanımadı. Prince Bira'nın yanına ulaşan sağlık ekibi onun palto cebinde bir kağıt parçası buldular. Ama bu el yazısı yabancı bir dilde yazılmıştı ve ne memurlar ne de sağlık ekibi hiçbir şey anlayamadılar. Daha sonra kağıt analiz için Londra Üniversitesi'ne gönderildiğinde kağıdın Tayland dilinde olduğu ve bir yeri işaret ettiği anlaşıldı.

Tayland Konsolosluğu'ndan yazının kime ait olduğunun ve ne anlama geldiğinin araştırılması istendi. Tayland Konsolosluğu yazının Prince Bira'ya ait olduğunu ve üzerinde evinin adresini yazdığını söylediler. Gerçek ortaya çıktığında tüm Tayland büyük bir yasa boğuldu. Siam prensi tek başına bir metro istasyonunda kuzeni ile beraber ilk kurdukları takım olan White Mouse garajının sadece yarım mil kadar uzağında, bir yılbaşı arifesinde sessiz sedasız aramızdan ayrılmıştı. Wimbledon'da bulunan budist tapınağında büyük bir tören yapıldı. 1985 yılında Pattaya yakınlarında açılan piste daha sonra onun adı verildi. Prince Bira Tayland halkı tarafından hâlâ en büyük milli kahraman statüsünü koruyor.

# Williams için tünelin sonunda hâlâ ışık var



En arkaya demir atıp her yarış sonuncu olsalar da, bu durumdan kurtulup yeniden üst sıralara çıkabilmek için Williams takımında sessiz bir devrim gerçekleşiyor.

YAZI JAMES ROBERTS

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

## "YAŞADIĞIMIZ PROBLEMLERİ TEŞHİS EDEBİLMEMİZ İÇİN BELKİ DE DİBE VURMAMIZ GEREKİYORDU. FAKAT ÖNÜMÜZDEKİ ALTI AY İÇİNDE SONUÇLARINI VERECEK OLAN CİDDİ BİR AKSİYON PLANI UYGULUYORUZ."

FOTOĞRAFLAR: CARL BINGHAM; GLENN DUNBAR; JERRY ANDRE; JOE PORTLOCK; GARETH HARFORD

Bakü'de antrenman seansının başlamasının üzerinden daha 12 dakika geçmişti. Ancak birden o büyük felaket yaşandı ve yerinden çıkan kanalizasyon kapağı, George Russell'ın Williams'ının tabanını darmadağın etti. Fakat şanssızlıklar serisi daha yeni başlıyordu. Tabanı yok olan Williams'ı pite götüren kamyonun üzerindeki vinç, pit girişinde köprüye çarpmış ve sistem içindeki bütün hidrolik sıvısı otomobilin üzerine boşalmıştı. Manzarayı gören Claire Williams, önce derin bir iç çekmiş ve ardından "Bu yıl gelince de hep üst üste geliyor," diyerek kendi kendine dert yanmıştı.

Takım, Şubat ayında yapılan testlerin ilk günlerini, otomobil henüz hazır olmadığı için kaçırmış ve işin sorumluluğu, fabrikadaki çalışanlara yüklenmişti. Testlerin başlamasına rağmen takımın baş teknik sorumlusu Paddy Lowe de, garip bir şekilde izne ayrılmıştı. Fransa GP'sinden kısa bir süre sonra da takımdan ayrıldığı duyuruldu.

Williams bu yıl katıldığı her yarışa, gridin en yavaş takımı olacağından emin bir şekilde katılıyor. Durum gerçekten kötü, ancak sonun başlangıcı değil. Williams'ı yeniden eski görkemli günlerine döndürmek için hâlihazırda yürüyen bir plan var.

Şu an yaşanan problemlerin temelinde teknik ekibin yanlış yönlendirilmesi, yanlış pilot seçimi ve mühendislik uygulamaları anlamında günün şartlarını karşılayamayan çözümlerin geliştirilmesi gibi sebepler yatıyor. Elbette bu yanlışlar bir gecede yapılmadı. Birçok yanlış tercih ve uygulamanın nihai sonucu olarak ortaya çıktılar ancak dibe vurmak, önceden fark edilmeyen hataların gün yüzüne çıkmasını da sağlamış oldu.

Bundan beş yıl öncesine, hibrit dönemin başlangıcına kadar gidersek, Takımlar Şampiyonası'nda iki yıl üst üste üçüncü olmuş bir Williams görüyoruz. Martini gibi prestijli bir ana sponsor, Mercedes gibi gridin en iyi güç ünitesi ve Felipe Massa ile Valtteri Bottas gibi iki hızlı pilotla birlikte bu sonuçlar, takımın 2003 yılından bu yana almış olduğu en iyi sonuç oldu.

Yıllar sonra gelen bu başarının ardından, iki yıl üst üste gelen beşincilikten sonra, geçen yıl dramatik bir şekilde gözden düşmeye başlayıp, Lance Stroll ve Sergey Sirotkin pilot ikilisiyle birlikte sezonu sonuncu sırada noktaladılar. Claire Williams işte o zamandan beri, şu an yaşanan zorlukların önüne geçmek için, iyi zamanlarda bir aksiyon planı hazırlamaları gerektiğini itiraf ediyor.

Bu sporda herkesin kabullendiği bir gerçek vardır. Performansınızda ne zaman hafif bir azalma olursa, ardından kaçınılmaz bir düşüş yaşarsınız. Bu durumun nedeni sporun ticari doğasının, arkasında üretici desteği olmayan firmaları desteklememesidir. Takımlar Şampiyonası'nda yaşadığınız düşüşler,

yaklaşık 20 ya da 30 milyon dolar gibi büyük bir meblağdan olmanız anlamına gelir. Bağımsız takımlar için parasal anlamdaki bu farkı kapatmanın yolu, takıma para getiren pilotlarla anlaşmaktan geçer. Ancak parası olmasına rağmen hız ve teknik beceri anlamında diğerlerinden geride olan pilotlarla anlaşırsanız, problemler daha da ciddileşir.

2017 yılında Mercedes'ten ayrılarak Williams'a katılan Lowe'ün teknik liderliği altında başlayan ilk sezon aslında oldukça sancılı başladı. Mayıs ayında Williams, baş tasarımcısı Ed Wood ve aero departmanı şefi Dirk de Beer ile yollarını ayırırken, performans şefi Rob Smedley de 2018 yılının sonunda İngiliz ekipten ayrıldı. Bu teknik adamların yerine kimse getirilmedi.

Bu ayrılıkların ardından McLaren'in eski çalışanlarından Doug McKiernan baş mühendis olarak takıma katılmış ve diğer boş kadrolar da birileriyle doldurulmuştu. Fakat 2019 model FW42 sezon öncesi testlere katılmak için zamanında bitirilemedi ve Lowe'ün takımdaki pozisyonu tartışılmaya başladı. Bu gecikmenin ardından takımın ortaklarından Patrick Head, Grove'a geri dönerek takımına yardımcı olmaya başladı.

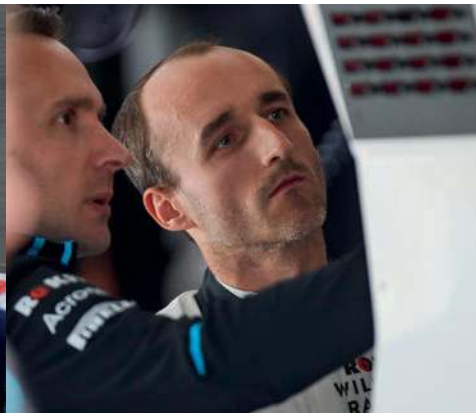
Clarie Williams, "Aerodinami başta olmak üzere diğer birçok departmanımızda ciddi zayıflıklarımız var," diyor ve anlatmaya devam ediyor: "Ancak bu problemlerin kaynağı olarak kimseyi parmakla gösteremeyiz. Çünkü bu takımın yöneticileri olarak sorun yaşayan departmanları doğru yapılandırmak ve ihtiyaçları olan şeyleri zamanında tedarik etmek sadece ve sadece bizim sorumluluğumuz. Bu yılki testlerde zayıflığımızı dibine kadar gördük. Yaşadığımız problemleri teşhis edebilmemiz için belki de dibe vurmamız gerekiyordu, fakat önümüzdeki altı ay içinde sonuçlarını verecek olan ciddi bir aksiyon planı uyguluyoruz."

Williams'ın rotasını kaybettiğine dair verilebilecek belki de en iyi örnek, takımın yürüttüğü mühendislik uygulamalarıdır. İngiliz takım motor ya da yakıt tankı gibi standart parçaların haricinde otomobil üzerinde bulunan ne kadar parça veya donanım varsa hepsini kendi üretiyor. Örneğin, fabrikada küçük bir ekip gaz ve fren pedallarını tasarlayıp üretmekten sorumlu. Ağırlıktan çok küçük oranlarda tasarruf yapmak haricinde otomobilin performansına doğrudan hiçbir şekilde faydası ya da katkısı olmayan bu parçaları, çoğu takım dışardan alıyor. Bu sayede çalışanlarından bir kısmını bu bölüme atamıyor ve maaş ödemesi de yapmıyor. Verimli çalışma ve tasarruf yapma konusunda bu sadece küçük bir örnek ve artık Williams bunu geç de olsa fark etmiş durumda.

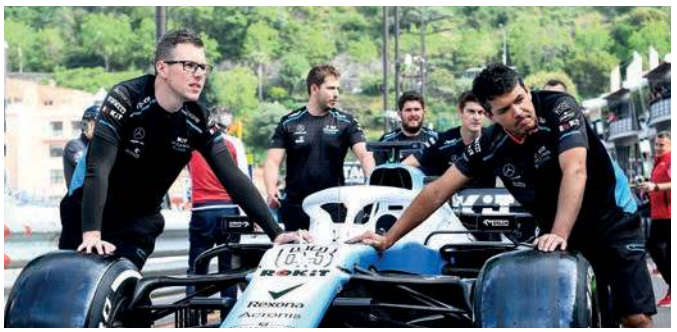
"Kılavuzlardan tutun en küçük aksesuara kadar her şeyi kendimiz üretiyoruz," diyor Williams ve devam ediyor: "Sayısı kaç olursa olsun, en büyüğünden en küçüğüne kadar her bir parçayı üretmek bizim DNA'mızda var ancak artık bu zihniyeti değiştirme vakti geldi. Hangi parçaları üretip hangilerini dışardan almalıyız? Performansta fark yaratan asıl şeyler nedir? Bazı hayati parçaları üretmeyi bırakıp satın alma yoluna gidersek tasarruf yapmış olur muyuz? Bu soruların cevaplarını arıyoruz ve şu an uyguladığımız plan ileri doğru adım atabilmemiz için bize gereken gücü veriyor. Yaptığımız şeyler ile yapmakta iyi olduğumuz şeyler arasındaki o ince farkı derinlemesine analiz edip kaynaklarımızı doğru bir şekilde kullanabilirsek, aradığımız performansı bulabiliriz."

Ferrari ve Haas gibi takımlar arasında imzalanmış olan ve 'belli başlı parçalar' üzerine kurgulanmış olan işbirliği modeli, Williams'ın sürdürmeye çalıştığı bu geleneksel mühendislik modeline de zarar vermiş durumda.

Claire Williams, özeleştiri yaparak devam ediyor: "Her şeyi kendi bünyemizde ürettiğimiz için, bu geleneğimiz geçmiş yıllarda bize pahalıya mal oldu. Fakat günümüz için konuşursak bize kaybettirdikleri gerçekten çok fazla olmaya başladı. Haas'ın personel sayısı bizim ancak yarımız kadar ve bizim uğraştığımız



**Bu sezon yaptıkları korkunç başlangıcın ardından Williams yeniden yapılanma sürecine girdi. Patrick Head (en üstte-ortada), sorunların çözümüne yardımcı olmak için geçici olarak takıma geri döndü.**



kadar uğraşmıyorlar. Bizim hatamız belki de içine düştüğümüz zor durumlara müdahale süremizin yeteri kadar hızlı olmaması ya da başımıza gelecekleri önceden görememiş olmaktan kaynaklanıyor."

Değiştirilmesi gereken şeylerin olduğunun farkına varmalarının yanında, İngiliz takım 2021 kural değişikliklerinin açıklanmasını da dört gözle bekliyor. Aslında yapılması planlanan değişikliklerin çoğu kesinleşti, ancak Haziran ayında yaptığı açıklamada FIA, takımların üç ayrı araç geliştirme programını yürütmesini ve parasal açıdan herhangi bir sıkıntı yaşamayan takımların avantaj elde etmesini engellemek amacıyla kural değişikliklerinin Ekim'in sonunda açıklanacağını duyurdu. Kuralların geç açıklanacak olması ise, kendi iç yapısında köklü değişiklikler yapmaya niyetlenen Williams'ı ikilemde bırakıyor. Takımlar arasında yapılacak işbirliklerinin çapı genişletilip, kurallar bağlamında 'Haas modeline' daha fazla özgürlük tanınacak olursa, kaynaklarını daha verimli kullanabilmek için Williams 700 kişilik personel kadrosunda küçülmeye gidebilir. Diğer taraftan, Racing Point ise operasyon kapasitesi ile çalışan sayısını artırmak için yine kuralların açıklanmasını bekliyor.

Williams ayrıca maliyetlerin kısılması ve para ödülünün daha adil dağıtılması gibi mali konular hakkında yapılacak kural değişiklikleri sayesinde, daha da güçlenebileceğini ve bütçedeki açıkları kapatabilmek için paralı sürücüler bulmak zorunda kalmayacağını düşünüyor. Bu yılki ana sponsorları olan Rokit, sadece takımın itibarına güvenerek spora girdi ve takımın bir yan kuruluşu olan Williams Advanced Engineering oldukça kârlı işler yapıyor.

Sporun gelecekte alacağı şekil ve gelirlerin dağıtılmasındaki yeniden yapılanma sürecinin haricinde Williams, teknik liderliğin tek odaklanması gereken şeyin, operasyonların en önemlisi olan otomobil üzerinde odaklanması gerektiğine inanıyor. Tasarımın odak noktası, mühendislik uygulamaları ve montaj hattının, performans üzerinde en büyük etkisi olan alanlar olması sebebiyle yalnızca bu yönlere odaklanmak istiyor.

> "Yalnızca otomobile odaklanabilmemiz için Williams'ta zihniyet değişikliği yapıyoruz. Sıralama derecelerimizi, yarış pozisyonumuzu ve tur zamanlarımızı analiz ediyor ve nerelerde geri kaldığımızı bulmaya çalışıyoruz."

Claire Williams sözlerini sürdürüyor: "Problemlerin kaynağını ve bunları nasıl çözeceğimizi gayet iyi biliyoruz. Tünelin sonunda hâlâ ışık var ve artık otomobil ile pist üzerinde gösterdiği performansa daha fazla odaklanmak istiyoruz ve bunu da yavaş yavaş gerçekleştirmeye başladık. Çoğunlukla yarışlara gitmeyen, sadece rüzgar tünelinde ya da simülatör üzerinde çalışan ve sonuç olarak sürekli olarak kıyıda köşede duran, böylesine büyük bir işgücü ile odak noktanızı kaybetmek oldukça kolay. Bu yaklaşımın işe yaramadığını geç de olsa anladık. Bu sporda tur zamanından daha önemli hiçbir şey yok."

FW42 gridin en yavaş otomobili olsa da, sezon başından bu yana performans anlamında kazanımları oldu ve her yarışta biraz daha ileri gidiyor.

Claire Williams detayları şöyle anlatıyor: "Yalnızca otomobile odaklanabilmemiz için Williams'ta zihniyet değişikliği yapıyoruz. Sıralama derecelerimizi, yarış pozisyonumuzu ve tur zamanlarımızı analiz ediyor ve nerelerde geri kaldığımızı bulmaya çalışıyoruz. Pilotlarımızın otomobil hakkında, frenler, direksiyon hakkında bize sağladıkları geri bildirimleri değerlendiriyoruz. Bunu önceleri pek başaramıyorduk. Gelişiyoruz ve önümüzdeki aylarda bu gelişimi siz de göreceksiniz."

İngiliz pilotları George Russell, geleceğin yıldızı olma potansiyeline sahip yetenekli ve aslında hızlı bir pilot. Robert Kubica'ya karşı sergilediği üstün performans herkesi etkilemiş durumda ve gayretli duruşu, çalışma isteği ve deneyim eksikliğine rağmen takıma sağlamış olduğu geri bildirimler, safkan bir yarışçı olduğunun en somut göstergeleri.

Kubica da aşırı derecede azimli yapısıyla, takımın otomobilden maksimum verimi alması için atması gereken adımları gösteren bir pilot. Böylesine büyük bir takım için sezon hiç de iyi başlamamış olsa da, hem Williams'ın hem de üst yönetimin yaşanan bu kötü günleri geride bırakıp yeniden düze çıkmak için ne gerekiyorsa yapması gerekiyor. Takım içinde birçok alanda yapılan köklü değişiklikler ile, şu anda içine düştükleri çukurdan bir an önce çıkmaları gerekiyor.

"Her yarışa sonuncu olacağınızı bilerek gitmek oldukça zor bir durum," diyor Williams ve devam ediyor: "Ancak yeni pilotlar ve yeni sponsorumuzla sanki yeni kurulmuş bir takım gibiyiz. Yeniden düze çıkacağımıza inancım olmasa, bu işi bugün bırakırdım. Williams'ın çok sevilmesinin nedenlerinden biri de işte tam bu. Zor zamanlarda asla pes etmiyoruz. Bu zor zamanları çok kez yaşadık fakat hâlâ devam ediyoruz. Buradayız çünkü F1'i seviyoruz."

**Çukurdan çıkabilmek için gereken planları hazır, ancak küçük detayları netleştirmek için 2021 kural değişikliklerinin açıklanmasını beklemek zorundalar.**

FOTOĞRAFLAR: JERRY ANDRE; GLENN DUNBAR; GARETH HARFORD

F1 RACING

ŞİMDİ*

DİJİTAL OLARAK

TURKCELL

DERGİLİK'TE

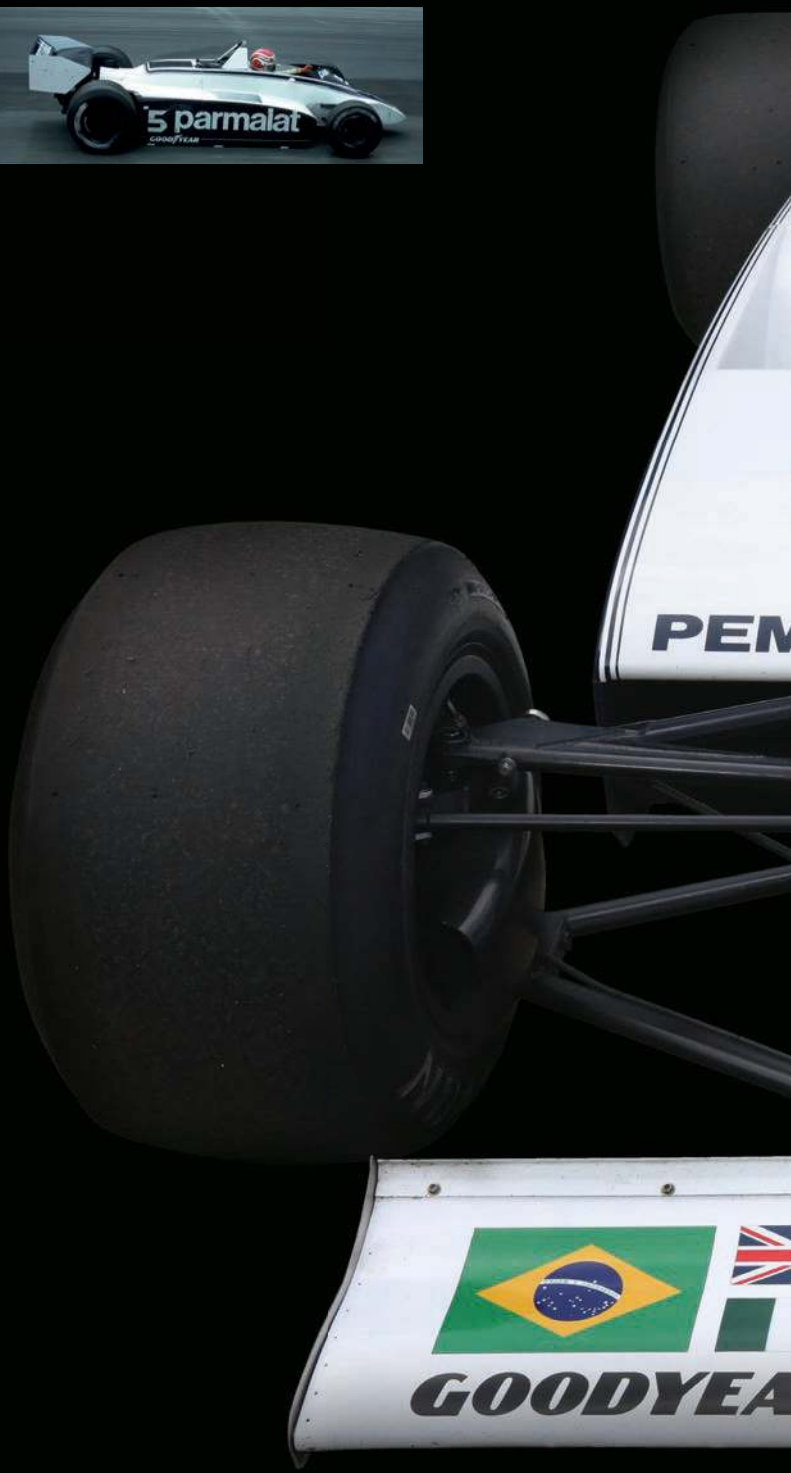
HEMEN

İNDİRİN

# BRABHAM BT49




Gordon Murray'nin tasarladığı bu otomobil, Brabham'ın 1967'den beri Formula 1'de kazandığı ilk Dünya Şampiyonluğu'nda büyük rol oynadı.



# O BİR F1 EFSANESİ

No. 14

YAZI JAKE BOXALL-LEGGE
FOTOĞRAFLAR JAMES MANN

# O BİR F1 EFSANESİ

No. 14

# BRABHAM BT49

1970'lerin sonunda çok başarılı Brabham takımının performansı derin bir yara aldı ve her şey baş aşağı gitmeye başladı. Disko çağının son iki senesi Bernie Ecclestone'un takımı için çok farklıydı; tüm tartışmalara rağmen Brabham 1978 sezonunda, yıllardır süren kötü performansın ardından görece yükselişe geçmişti.

Anderstorp'ta BT46B 'fan otomobili'nin ağır üstünlüğü nedeniyle yapılan centilmenlik anlaşmasına rağmen Brabham, Niki Lauda'nın 12 silindirli Alfa Romeo motoru önünde Monza'da zafere uzanmayı bilmişti. Karşılaştırmak açısından söylemek gerekirse BT48'le geçen 1979'da elde edilen sonuçlar acınasıydı. Takım, yer etkisi kuralını iyi anlayamamış ve bunu iki yarış dışı takip etmişti.

Durum o kadar vahimdi ki Gordon Murray çağrılmış ve kendisinden, sezon sonundan önce BT48'in zaaflarını kapatmak üzere yeni bir otomobil (BT49) inşa edilmesi istenmişti. Brabham'ın Alfa Romeo'yla olan ilişkilerinin darbe almasıyla birlikte yeni bir motora da ihtiyaç duyuluyordu. 12 silindirli motor yer etkisi için fazla genişti. Bu yüzden Alfa V12 motor tedarik etti ancak o da olağanüstü derecede dayanıksızdı.

Onun yerine, test edilen Ford Cosworth DFV monte edildi. Her ne kadar Alfa'dan biraz daha güçsüz olsa da güvenilirdi ve daha az yakıta ihtiyaç duyuyordu. Bu da Brabham mühendislerinin taban altı aerodinamikleriyle ilgilenmesinin yolunu açmış oldu.

Yeni otomobilin inşası Brabham'ın Lauda'yı tutması için yeterli olmadı ve Avusturyalı şampiyon 1979 Kanada Grand Prix'si antrenman seansı sırasında beklenmedik bir şekilde takımdan ayrıldı. Bu olaydan sonra takım liderliği Nelson Piquet'ye geçti ve Brabham, ikinci koltuğa o esnada tesadüfen Montreal'de bulunan Ricardo Zunino'yu oturttu.

Otomobil, olumlu etkisini anında gösterdi. Piquet, vites kutusu arızası yaşamadan önce, yarışı uzun bir süre üçüncü sırada götürdü ve ardından da sezonun son yarışı olan Watkins Glen'deki sıralama turlarında ikinci sırayı elde etti. Her şeyi düzene koymak için alelacele uğraşılan altı haftada yapılan çalışmalar BT49'la beraber iyi bir başlangıç noktası teşkil etmişti.

Özetlemek gerekirse BT49'un BT48'den pek de bir farkı yoktu, ancak gelişim potansiyeli olarak aralarında dağlar kadar fark vardı. Piquet Arjantin'deki açılış yarışında damalı bayrağı ikinci sırada gördü ve 1980 sezonunda şampiyonluk için yarışacak seviyede olduğunu herkese gösterdi.

Dördüncü yarış olan Long Beach'te elde ettiği galibiyetle puan tablosunda Renault'dan Rene Arnoux'yla beraber zirveyi paylaştı, hemen arkalarında da Alan Jones vardı. Tıpkı Brabham gibi Jones'un Williams'ı da yer etkisi kuralını iyi çözümlemişti ve FW07 şasisi, BT49'a epey benziyordu.

Ne var ki Brabham için Takımlar Şampiyonluğu hayalden ibaretti. Zunino'yu 1980 sezonunun ortasında Hector Rebaque'le değiştirmek de çare olmamıştı. Pilotlar cephesinde ise Piquet, iki yarış kala Zandvoort ve Imola'da üst üste aldığı galibiyetlerle Jones'un bir puan önünde zirvedeydi, ancak sonrasında işler pek de istediği gibi gitmedi.

Jones, Piquet'nin motoru Kanada GP'sinin 23. turunda iflas edince şampiyonluğa uzanan taraf oldu. Avustralyalı pilot, Piquet'nin spini sonrası yarış dışı kaldığı Watkins Glen'de bir galibiyet daha aldı.

1981 sezonunun öncesinde sporun idare organı FISA, hava akımının otomobilin alt kısmına gidişatını engelleyen parçaların kullanımını yasakladı ve aerodinamik anlamda bazı değişikliklere daha gitti. Bunun üstüne Murray, regülasyonlara uygun ve hava akımını yere aerodinamik anlamda daha verimli taşıyan hidropnomatik süspansiyonu keşfetti.

**“ALTI YARIŞ KALA PIQUET OLAYLARDAN UZAK KALMAK ZORUNDAYDI VE ÖYLE DE YAPTI. HOCKENHEIM’DA ELDE ETTİĞİ GALİBİYET PIQUET’YE MORAL VERDİ VE GERİ DÖNÜŞ BAŞLADI.”**

Brabham ayrıca çelik pedalları karbon disk ve pedlerle değiştirerek frenaj performansını da artırdı.

1981 sezonu tarihin gördüğü en yakın şampiyonluk mücadelelerinden birine sahne oldu. Piquet’nin tek rakibi, geçen sezonun şampiyonu Jones değil; aynı zamanda Carlos Reutemann, Jacques Laffite ve Alain Prost’tu. Brabham’ın istikrarı, Piquet’ye ilk dört yarışta iki galibiyet kazandırdı. Ancak yağmur altında başlayan Brezilya Grand Prix’sine oluksuz lastiklerle başlamak işleri tersine çevirdi.

Reutemann, ilk dört yarışın sonunda Piquet’nin üç puan önündeydi. Ardından her şey tepetaklak gitmeye başladı. Önce Jones, Zolder’de Piquet’yi yarış dışına itti, ardından da Piquet Monaco’da kendini bariyerlerde buldu. Bu da yetmezmiş gibi Jarama’da 11. viraja çok geç giren Piquet, bariyerlere vurmaktan son anda kurtuldu.

Dijon’da gelen üçüncülüğü, Silverstone’daki ağır kaza takip edince Reutemann’la olan fark 17’ye kadar yükseldi. Altı yarış kala Piquet olaylardan uzak kalmak zorundaydı ve öyle de yaptı. Hockenheim’da elde ettiği galibiyet Piquet’ye moral verdi ve Reutemann’ın düşüşü başlamış oldu. En sonunda Piquet, yalnızca bir puanla kariyerinde elde ettiği üç şampiyonluktan ilkine uzandı.

D-versiyon BT49’un 1982’de çıktığı birkaç iyi yarış takıma iyi bir altyapı hazırlamış oldu ve BMW motorlu BT50’yle daha da iyiye gitti. Ancak yalnızca birkaç haftada inşa edilen BT49, Brabham’a 1967’den beri ilk Pilotlar Şampiyonluğu kupasını kazandırmış oldu.

YARIŞ KARNESİ

**Start** 67
**Galibiyet** 7
**Pol Pozisyonu** 6
**En Hızlı Tur** 4
**Diğer Podyumlar** 9
**Puan** 135

TEKNİK ÖZELLİKLER

**Şasi** Alüminyum alaşım monokok, karbon fiber eklentiler
**Süspansiyon** Çift salıncak ve pullrod süspansiyon
**Motor** Ford Cosworth DFV 90 derece V8
**Motor Kapasitesi** 2993 cc
**Güç** 500 HP @ 11,000 d/dak
**Vites Kutusu** Hewland altı ileri manuel
**Lastikler** Goodyear/Michelin
**Ağırlık** 580 kg
**Önemli Pilotlar** Nelson Piquet, Hector Rebaque, Ricardo Zunino, Riccardo Patrese

# FORMULA E'DE HEYECAN DOLU SEZON

Elektrikli Formula E serisi, birçok yenilikle birlikte aksiyon dolu bir 2018/19 sezonuna imza attı. Yeni nesil araçlar, farklı kurallar ve gözü kara pilotlara sahip son sezonu sizin için değerlendirdik.

YAZI KEMAL ŞENGÜL
FOTOĞRAFLAR LAT IMAGES

Mahindra

HKT
HONG KONG
E-PRIX 2019

AD DIRIYAH 3287 km
MEXICO CITY 9628 km
ROME 689 KM
PARIS 435 km
#MOMENTSTHATDELIVER
NEW YORK CITY 6270 km

HKT
HKT

7
TOTAL
TOTAL
MICHELIN
MICHELIN

## 2018/19 FORMULA E SEZONU ÖNCESİNDE BÜYÜK BİR HEYECAN VARDI

çünkü ikinci nesil Formula E araçlarına geçiş yapılmıştı ve seriye bazı yeni kurallar gelmişti. Artık yarış içerisinde araç değişimi olmayacaktı ve "atak modu" denilen yeni bir sistem gelmişti. Buna ek olarak gridde Felipe Massa ve Pascal Wehrlein gibi bazı yeni pilotlar da vardı. En önemlisi BMW seriye gerçek anlamda girmişti ve HWA da seriye adım atan bir başka ekip oldu. Techeetah, DS'le anlaşırken, Virgin Racing 2017/18'in şampiyonu Audi ile güç ünitesi tedariki anlaşması yaptı. Renault'nun yerini ise Nissan aldı. Tüm bunlarla birlikte oldukça bilinmeyenli ve heyecanlı bir bekleyiş vardı.

### SEZON NASIL BAŞLADI?

Suudi Arabistan'la yapılan sürpriz anlaşmayla birlikte sezon Ad Diriyah'ta başladı ve genel beklenti BMW'nin üstün olacağı yönündeydi, çünkü sezon öncesi testlerinin yıldızı Alman üretici olmuştu. Hatta Audi'den gelen açıklamalar da bu yöndeydi.

Pol pozisyonu beklendiği üzere BMW ve Antonio Felix da Costa'nın oldu. Yarış oldukça heyecanlıydı ve BMW sürücüsü ilk 13 turu lider götürse de, yarış içerisinde Techeetah'lar uçuşa geçtiler. Bir noktada Jean Eric Vergne liderliği aldı. Andrea Lotterer de ikinci sıraya yükseldi. Ancak her iki pilot da aldıkları cezaların ardından geriye düştüler. Sonrasında Vergne yine iyi bir tempo yakalayıp son bölümde Da Costa'nın ardına geldi ancak BMW sürücüsü damalı bayrağı ilk sırada görerek sezonun ilk yarışını kazandı. Bu önemliydi çünkü BMW serideki ilk yarışında ilk zaferini elde etmiş oldu. Bu takıma büyük bir moral olacak gibiydi, ama yarışın en hızlı ismi hiç şüphesiz Vergne'di. Son şampiyon, son derece hızlı görünen Techeetah'la yarışın gizli galibi gibiydi. Venturi ve HWA yarıştan istediklerini alamazken, Audi ilke yediye dahi giremeyerek hayal kırıklığı yaşadı.

Sezonun ikinci yarışına girilirken favori Techeetah'tı çünkü ilk yarışta her iki pilot da çok güçlü bir performans sergilemişti. BMW'nin de galibiyetle birlikte ivme yakalaması beklenmişti ancak pol pozisyonu sürpriz şekilde Virgin Racing sürücüsü Sam Bird'ün oldu. Yarışa ikinci sıradan başlayan Jean Eric Vergne, ilk virajda yaptığı hata sonrası geriye düştü. İlk bölümde BMW sürücüleri iyi bir yükseliş gerçekleştirdi ve hem Da Costa hem de Alexander Sims ilk iki sıraya yükseldiler. Farkı açıp duble yapacak gibilerdi. Ama belki de en olmayacak şeyi yaptılar ve temas yaşadılar. Da Costa yarış dışı kaldı, Sims ise galibiyet mücadelesinden koptu. Bu olayın ardından Jerome D'Ambrosio bir anda liderliğe çıktı ve zafere ulaştı. Zafer Mahindra için kritikti çünkü sezona iki yeni sürücüyle başlamışlardı ve yapılan çalışmaların meyvelerini toplamak istiyorlardı.

### F1 PİLOTLARININ YÜKSEK PERFORMANSI

Üçüncü yarış için sıradaki durak Şili oldu. Yarışın heyecan verici geçeceği her anından belliydi ve sempati duyulan ya da F1'den gelen isimlerin sıralama turlarında ön plana çıktığı bir sıralama turları oldu. Sebastien Rowland ve Sebastien Buemi üçer pol pozisyonu aldılar. Formula 1'de sezonun geneline bakıldığında dokuz farklı pol pozisyonu alan isim ve on farklı galip vardı. En çok yarış kazanan takımlar üçer zaferle Virgin ve Techeetah oldu. Audi iki, Mahindra, BMW, Venturi, Jaguar ve Nissan birer zafer aldı.

Vergne, tam ihtiyacı olduğu zamanda diğerlerinden daha iyi bir performans gösterdi ve hem fırsatçılığı hem de yeteneğiyle önemli anlarda istediği puanları topladı. Bu da sezon sonunda kendisine şampiyonluğu getirdi. Bu yıl DS ile yarışmaya başlayan Techeetah, geçen yıl kaybettiği şampiyonluğu bu yıl kazandı ve büyük bir başarıya imza attı. Başardıkları şey hiç de yabana atılacak cinsten değil, çünkü karşılarında çok ciddi rakipler ve üreticiler vardı. Ancak doğru çalışmalar yaptılar ve doğru kararlar vererek şampiyonluk ipini göğüslediler.

Gelecek yıl seriye Porsche ve Mercedes katılacak. Mücadele giderek kızışıyor. Jaguar, BMW ve Audi yaptıkları yatırımların karşılığını almak isteyen önemli üreticiler. Şimdi karşılarında Porsche ve Mercedes gibi iki büyük üretici daha olacak. 2018/19 sezonu çok heyecanlıydı! Artık 2019/20 sezonunun geri sayımındayız.

Buemi pole pozisyonu alırken, Pascal Wehrlein ikinci, Stoffel Vandoorne ise beşinci sıradaydı. Vandoorne ilk puanlarını alacak gibiydi ancak kaza yaptı. Buemi de bitime 15 dakika kala bariyerlere çarparak yarış dışı kaldı ve liderliğe yükselen isim Sam Bird oldu. Bird hata yapmayarak Virgin'a galibiyeti getirdi, Wehrlein ilk podyumunu burada aldı. Techeetah hafta sonunu puansız kapatırken, Mortara, Venturi ile sezonun ilk puanlarını aldı. Massa, Vandoorne ve Paffett ise hafta sonunu puansız kapatan diğer isimler oldular.

Sezonun dördüncü yarışı Hermanos Rodriguez'de gerçekleştirildi ve yarışa pol pozisyonundan başlayan isim Pascal Wehrlein'dı. Genç pilot güçlü performansıyla dikkatleri üzerine çekerken, Virgin, Techeetah ve BMW sürücüleri sıralama turlarında beklentilerin altında kaldılar. Yarışın son bölümü oldukça heyecanlıydı. Wehrlein liderliğini korumaya çalışıyordu ve arkasında

**"ŞAMPİYON VERGNE, TAM İHTİYACI OLDUĞU ZAMANDA RAKİPLERİNDEN DAHA İYİ BİR PERFORMANS GÖSTERDİ. HEM FIRSATÇILIĞI HEM DE YETENEĞİYLE ÖNEMLİ ANLARDA İSTEDİĞİ PUANLARI TOPLADI."**

Audi ile sezonun ilk galibiyetini hedefleyen Di Grassi vardı. Brezilyalı sürücü rakibini sonuna kadar zorladı ve kendisini son metrelerde geçerek, oldukça ses getiren bir başarıya imza attı. Audi nihayet galibiyete ulaştığı için büyük bir baskıyı üzerinden atmıştı. Mahindra garajında suratlar podyuma rağmen asıktı. Ayrıca Techeetah'te Vergne hafta sonunu puansız kapatırken, son yarışın galibi Sam Bird ancak dokuzuncu olabilmişti. Felipe Massa ise sekizinci olarak ilk puanlarını aldı. HWA ise bir kez daha hafta sonundan eli boş döndü.

### VERGNE ŞAMPİYONLUKTAN KOPUYOR MU?

Hong Kong'daki beşinci yarışın sıralama turlarına Stoffel Vandoorne damga vurdu ve kusursuz turuyla pol pozisyonunu aldı, ancak liderliği pek uzun sürmedi çünkü kendisini önce Oliver Rowland sonra da Bird geçti. Ancak Rowland yavaşlayan aracını kenara çekti ve yarışa veda etmek zorunda kaldı.

## FORMULA E 2018 - 2019 TAKVİMİ YARIŞ SONUÇLARI

| | Yarış | Kazanan pilot | Kazanan takım |
|---|---|---|---|
| 1 | Suudi Arabistan ePrix'si | Antonio Felix da Costa | BMW |
| 2 | Marakeş ePrix'si | Jérôme d'Ambrosio | Mahindra |
| 3 | Şili ePrix'si | Sam Bird | Virgin |
| 4 | Meksika ePrix'si | Lucas di Grassi | Audi |
| 5 | Hong Kong ePrix'si | Edoardo Mortara | Venturi |
| 6 | Çin ePrix'si | Jean-Eric Vergne | Techeetah |
| 7 | İtalya ePrix'si | Mitch Evans | Jaguar |
| 8 | Fransa ePrix'si | Robin Frijns | Virgin |
| 9 | Monako ePrix'si | Jean-Eric Vergne | Techeetah |
| 10 | Almanya ePrix'si | Lucas di Grassi | Audi |
| 11 | İsviçre ePrix'si | Jean-Eric Vergne | Techeetah |
| 12 | Amerika ePrix'si | Sébastien Buemi | Nissan |
| 13 | Amerika ePrix'si | Robin Frijns | Virgin |

**"GELECEK YIL SERİYE PORSCHE VE MERCEDES DE KATILACAK. MÜCADELE GİDEREK KIZIŞIYOR..."**

Bird hata yapınca liderliği Lotterer aldı. Alman pilot kazanacak gibiydi, ancak Bird kendisine çarptı ve lastiğini patlattı. Sonunda galibiyete ulaşan isim Bird'dü ama yarış sonrasında ceza alınca zafer Edoardo Mortara'ya geçti. İtalyan sürücü böylelikle Venturi ile ilk zaferini almış oldu. BMW sürücülerinin puansız kapattığı yarışta, Vergne bir kez daha puan alamadı ve şampiyonluk yarışından kopmaya başladığı düşünüldü.

Sanya'da gerçekleştirilen altıncı yarışa pol pozisyonundan başlayan isim Rowland'dı. Nissan sürücüsü Rowland kendisine baskı yapan Vergne'e direnemedi ve Fransız sürücü güzel bir atakla rakibini geçerek liderliği aldı. Sonrasında bir daha bırakmayarak zafere ulaştı. Kritik bir zaferdi çünkü son yarışlar kendisi için kötü geçmişti. Bird yarış dışı kalmıştı ve potansiyel rakiplerinden Di Grassi hafta sonunu puansız tamamlamıştı. Rowland ilk podyumunu ikinci olup alırken, Da Costa, BMW'yi podyuma çıkardı.

Techeetah sürücüsü Andrea Lotterer'in pole pozisyonundan başladığı Roma ise yarışı oldukça heyecanlıydı. İlk turda pek çok aracın karıştığı büyük bir zincirleme kaza yaşandı. Bu kazada Vergne'in aracı hasar gördü ancak kırmızı bayrak arasında araç tekrar tamir edildi. Yarış yeniden başladığında galibiyet için çekişen iki isim vardı; ilk galibiyetini isteyen Lotterer ve en az onun kadar hızlı olan Lotterer. Lotterer pes etmedi ve sonuna kadar zorladı ancak rakibinin kendisini geçmesine engel olamadı. Kazanan isim Evans ve Jaguar oldu. Vandoorne podyuma çıktı. Buemi beşinci olurken, yarışın en hızlı turunu atan Vergne yedinci sırada finiş gördü.

### FE'NİN İLK YAĞMURLU YARIŞI

Formula E tarihinin ilk yağmurlu yarışı olan Paris ePrix'sinde yarışı ilk sırada götüren Rowland kaza yaparken, liderlik bir noktada Frijns'e geçti. Islak pistte sürücüler sürekli olarak birbirleriyle temas yaşadılar. Galibiyet mücadelesi Frijns ve Lotterer arasında geçerken, pistin hemen hemen her yerinde

## SÜRÜCÜLER ŞAMPİYONASI

| | | |
|---|---|---|
| 1 | **Jean-Éric Vergne** | 136 |
| 2 | **Sébastien Buemi** | 119 |
| 3 | **Lucas di Grassi** | 108 |
| 4 | **Robin Frijns** | 106 |
| 5 | **Mitch Evans** | 105 |
| 6 | **António Félix da Costa** | 99 |
| 7 | **Daniel Abt** | 95 |
| 8 | **André Lotterer** | 86 |
| 9 | **Sam Bird** | 85 |
| 10 | **Oliver Rowland** | 71 |
| 11 | **Jérôme d'Ambrosio** | 67 |
| 12 | **Pascal Wehrlein** | 58 |
| 13 | **Alexander Sims** | 57 |
| 14 | **Edoardo Mortara** | 52 |
| 15 | **Felipe Massa** | 36 |
| 16 | **Stoffel Vandoorne** | 35 |
| 17 | **Maximilian Günther** | 20 |
| 18 | **Alex Lynn** | 10 |
| 19 | **Gary Paffett** | 9 |
| 20 | **Oliver Turvey** | 7 |
| 21 | **José María López** | 3 |
| 22 | **Nelson Piquet, Jr.** | 1 |
| 23 | **Tom Dillmann** | 0 |
| 24 | **Felipe Nasr** | 0 |
| 25 | **Felix Rosenqvist** | 0 |

## TAKIMLAR ŞAMPİYONASI

| | | |
|---|---|---|
| 1 | **DS Techeetah** | 222 |
| 2 | **Audi Sport ABT Schaeffler Formula E Team** | 203 |
| 3 | **Envision Virgin Racing** | 191 |
| 4 | **Nissan e.dams** | 190 |
| 5 | **BMW i Andretti Motorsport** | 156 |
| 6 | **Mahindra Racing** | 125 |
| 7 | **Panasonic Jaguar Racing** | 116 |
| 8 | **Venturi Formula E Team** | 88 |
| 9 | **HWA Racelab** | 44 |
| 10 | **Geox Dragon** | 23 |
| 11 | **NIO Formula E Team** | 7 |

sürücüler ya pist dışına taştılar ya da kaza yaptılar. Ön tarafta hatasız sürüşüyle Frijns, zafere ulaşan isim oldu ve takım arkadaşı Bird'ün puan alamadığı yarışta Virgin'a önemli puanlar getirdi.

Monaco'daki Formula E yarışı sezonun en heyecanlılarından birisiydi. Jean Eric Vergne ilk turda aldığı liderliği hiç bırakmadı ancak ikincilik ve üçüncülük savaşı oldukça heyecanlıydı. Sonunda Vergne, bir zamanlar Formula 1'de turladığı Monaco sokaklarında zafere ulaştı. Rowland ikinci oldu ve Felipe Massa üçüncü olarak serideki ilk podyumunu kazandı. Audi ve BMW içi kötü geçen bir haftaa sonuydu. Her iki takım pilotları da ilk beşe giremezken, Di Grassi hafta sonunu puansız kapattı.

Zaferle birlikte Vergne, takım arkadaşı Lotterer'in beş puan önünde ilk sıraya yerleşti. Frijns ile aradaki puan farkı altı olurken, dördüncü sıradaki Da Costa ile ise puan farkı dokuza yükseldi.

### ŞAMPİYONADA İPLER VERGNE'İN ELİNDE

Sezonun 10. yarışı olan Berlin'e Sebastien Buemi ilk sıradan başlamıştı ancak Di Grassi kendisini güzel bir atakla geçmeyi başardı. Audi sürücüsü rahat şekilde zafere ulaştı. Son bölümde Vergne, Buemi'ye büyük baskı kursa da ikincilik İsviçreli pilotun oldu. Bu sonucun ardından Vergne puanını 102'ye çıkardı. Di Grassi ile aldığı puanların ardından Vergne ile arasını 6'ya indirdi. Puansız geçen yarış sonrası Vergne ve Lotterer'in arası 16 puana çıktı.

İsviçre'deki heyecan verici yarış beş kırmızı ışığın sönmesiyle başladı. Vergne pol pozisyonundan başladığı yarışta tüm yarış boyunca Mitch Evans'ın baskısına yanıt verdi ve damalı bayrağı ilk sırada gördü. Fransız pilot, zor dönemlerde kontrolünde elinden bırakmayarak şampiyonluk yolunda önemli adımlar atmış oldu. Şampiyonadaki en yakın rakibi Di Grassi onuncu olmuştu ve Vergne, bitime iki yarış kala puan farkını 32'ye çıkardı. New York'taki son iki yarış öncesinde Lotterer ikinci, Di Grassi üçüncü sıradaydı. Bir noktada bu sürücülerin yarışı kazanması ve Vergne'in sorun yaşaması gerekiyordu.

New York'ta gerçekleştirilen 12. yarışta Sebastien Buemi büyük bir üstünlüğe sahipti ve şampiyona lideri Jean Eric Vergne kötü bir sıralama turları geçirmişti ve ilk turdaki olayın ardından pite girip ön kanadını değişmek zorunda kaldı. Son tura lider giren Buemi rahat bir zafer elde ederken, yarışın en hızlı turunu kaydeden Vergne, Felipe Massa ile temasa yaşayınca yarışı puansız kapattı. Yarışı beşinci bitiren Di Grassi, final yarışı öncesinde puan farkını 22ye indirdi. Ayrıca DS Techeetah ve Audi arasındaki puan farkı da 16 oldu.

Final yarışına ilk sıradan başlayan isim Alexander Sims'ti ve Sebastien Buemi, pol pozisyonunu alamadığı içi şampiyonluk savaşında havlu attı. Gözler Di Grassi ve Vergne'deydi. Di Grassi ilk bölümde onuncu, Vergne ise 11. sıradaydı. İki sürücü de son bölüme puan barajı içerisinde girdiler ancak sonuç Di Grassi içi yeterli değildi ve Mitch Evans'a yaptığı atakta iki pilot birden yarış dışı kaldı. Vergne ise yarışı puanla tamamlayarak şampiyonluğunu ilan etti. Yarışı ise Frijns kazandı. Bu sonuçlarla Sürücüler Şampiyonası'nda Vergne, Takımlar Şampiyonası'nda Techeetah şampiyonluk ipini göğüsledi.

# MOBİL 1'DEN TOYOTA VE PORSCHE ZAFERLERİNE DESTEK!

Dünyanın önde gelen madeni yağ üreticilerinden Mobil, 24 Saat Le Mans Yarışı'na katılan otomobilleri ağır koşullarda dahi yüksek dayanım gücüne sahip Mobil 1 motor yağları ile desteklemeye devam ediyor. LMP1 sınıfını üst üste iki kez kazanan ve 5 bin km'den fazla zorlu bir parkurda yarışan Toyota Gazoo Racing, bünyesinde bulundurduğu eski Formula 1 şampiyonu Fernando Alonso'nun da

yer aldığı ekiple 24 Saat Le Mans yarışlarında zafere ulaştı. Diğer bir Toyota Gazoo Racing takımı olan Mike Conway, Kamui Kobayashi ve Jose Maria Lopez ise 7 kapı numaralı yarış otomobili ile ikinci sırada yer aldı ve Japon ekipler ilk 2 sırada yarışları tamamlamış oldu.
Mobil 1'in desteklediği diğer bir takım olan Porsche GT Team ise Dünya Dayanıklılık Şampiyonası'nın GTE Pro kategorisinde çifte podyum elde ederek birincilikleri kazandı.

Otomotiv dünyasından son haberler, teknolojik yenilikler ve ilginç gelişmeler

HAZIRLAYAN ALİ ÇELİK

# FİLO KİRALAMADA INTERCITY REKORU

Türkiye filo kiralama pazarının önemli markalarından Intercity, Haziran ayında 16 farklı markadan 1.818 adet araç satın alımı gerçekleştirdi. Yönetim Kurulu Başkanı Vural Ak, Haziran ayında yaptıkları rekor kiralama ile ilgili; "Ocak-Haziran döneminde kiralama sektöründe yeni araç alımı dramatik şekilde azaldı. Şu anda sektörümüzdeki oyuncular kiradan dönen araçlarını satıp borçlarını azaltmaya çalışıyorlar. Bizim tarafta ise İntercity olarak ilk 6 ayda 7 bin adet civarında alım gerçekleştirdik. İkinci yarıda bu rakamı 2 katına çıkarmayı hedefliyoruz. Hedefimiz 2019'ü 20 bin adet yeni araçla kapatmak. Toplamda yaklaşık 2.5 milyar TL'lik bir yatırımdan söz ediyoruz" şeklinde konuştu.

# TOYOTA 2029'DA AY'A GİDECEK

Japon Uzay Araştırma Ajansı (JAXA) ve Toyota, yakıt hücresi teknolojisini kullanacak bir uzay araştırma aracı geliştirmek amacıyla işbirliğine imza attı. Anlaşmasına göre geliştirilecek insanlı uzay aracının ilk prototipi 2021 yılında tamamlanacak. Üretilecek gerçek modelin ise 2029 yılında Ay'a gönderilmesi planlanıyor. 2022'de testlere başlayacak model, üretimi ve gelişiminin tamamlanmasının ardından da uçuş modelinin performans ve kalite testleri de yapılacak.

# YENİ RANGER'DAN 2.0 MOTOR SÜRPRİZİ

Yüzde 24'e varan yakıt tasarrufu ile dikkat çeken yeni 2.0 litrelik motor seçeneği, yenilenen tasarımı ve donanımlar arasına katılan Raptor versiyonu ile Ford Ranger ülkemizde satışa sunuldu. 200.900 TL'den başlayan fiyat etiketine sahip araç ayrıca yeni 10 vitesli otomatik şanzımanı bu sınıfta bir ilk olarak sunuyor. Dikkat çeken ayrıntılar arasında ise farklı zemin koşullarında en iyi performans için sunulan baja, spor, çim, çakıl, kar, çamur, kum, kaya ve normal olmak üzere farklı sürüş modlarını içeren Arazi Yönetim Sistemi yer alıyor.

# YAMAHA TÜRKİYE YENİ ŞAMPİYONLAR YETİŞTİRİYOR

Yaşları 13 ile 16 arasında değişen gençler Kenan Sofuoğlu ve Yamaha Türkiye'nin ortak çalışması bLU cRU 'Yeni Nesil Yarışçı Yetiştirme Programı' sayesinde pistlerde eğitim almaya devam ediyor. Programı tamamlayan ve ilk elemeden geçen 14 genç yetenek ise Türkiye'yi İspanya Superbike Şampiyonası'nda Yamaha YZF-R1M ile temsil eden Rodi Pak ile çalışma fırsatı buldu. Ayrıca Yamaha Riding Academy eğitmenleri Metehan Yılmaz ve Ömer Faruk Topkar'dan tüyolar alan isimlerden ilk üçe girenler isimler ise Yiğit Fazlı Erçelik, Hakan Yılmaz, Furkan Aykut oldu.

# FORMULA E DÜNYASINDA DS TECHEETAH RÜZGARI

ABB FIA Formula E turnuvasında DS TECHEETAH sezonu markalar şampiyonu olarak tamamlarken, tecrübeli pilot Jean-Éric Vergne ise iki kez dünya şampiyonu olan ilk pilot olarak tarihine geçti. Takım Müdürü Mark Preston konuyla ilgili yaptığı açıklamada; "Sezonun son haftası çok kötü başlasa da takım en iyi performansını sergiledi. Markalar şampiyonluğunu göğüsledik ve Vergne pilotlar şampiyonasında duble yaptı. Şampiyonluk tamama ancak iki kere üst üste şampiyon olmak farklı bir deneyim. Motorsporları bir takım sporu ve burada bireyselliğe yer yok, ekipte herkes iyi oynadı" ifadelerini kullandı.

BİTİŞ ÇİZGİSİ

# YARIŞ RAPORU

F1 DÜNYA ŞAMPİYONASI 9. YARIŞ

# AVUSTURYA GP'SİNİN 3 KİLİT NOKTASI

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

## 1 Verstappen'in sert yarışına ceza çıkmadı

**Heyecan verici Avusturya GP'sinde Max Verstappen start/finiş düzlüğünden geçerken,** o muhteşem turuncu taraftar denizi bu zorlu galibiyeti kutluyordu. Tam da bu sırada, yarış komiserleri, yarış sonunda Max'in Charles Leclerc'i pist dışına gönderen atağını inceliyordu. Hızlı karar vermeleri gerekiyordu.

Verstappen, Red Bull'undan iner inmez şunları söyledi: "Bu sert bir yarış. Aksi takdirde evde oturmamız gerek. Bu tip şeylere izin verilmiyorsa, Formula 1'de olmanın ne anlamı var?"

Leclerc polden itibaren yarışı en başta domine etti ve Red Bull pilotunun startta iyi kalkamayıp beş sıra gerilemesiyle tehdit yok gibi görünüyordu. Ana Hollandalı pilotun daha önce de kanıtladığı gibi, formunda olduğu bir günde, özellikle arkasında binlerce taraftar varsa onu hiçbir şey durduramaz. Yarışın kapanış bölümünde Sebastian Vettel, Valtteri Bottas ve Leclerc'i geçerek, galibiyete imza atması da tam olarak buydu.

Red Bull takım patronu Christian Horner yarışın ardından şu değerlendirmeyi yaptı: "Startın ardından podyuma çıkabileceğimizi düşündüm ama lastiklerini ve frenlerini kontrol ederek çok olgun bir sürüş ortaya koydu. Düzlükte en hızlı olan değildik ancak ilk virajda o kadar hızlıydı ki DRS'nin katkısıyla yarışın sonunda en hızlı turu attı."

Verstappen bitime 10 tur kala, dokuz tur daha yeni lastiklerle Leclerc'in 4.2 saniye arkasındaydı. Fark hızla kapandı. 71 turluk yarışın 68. turunda Verstappen, 3. virajda iç tarafa daldı ama Leclerc 4. viraja giden düzlükte liderliği geri aldı.

Sonraki tur Verstappen benzer bir hamle yapsa da Ferrari pilotu daha az boşluk bırakarak yanıt verdi ve yaşanan lastik temasıyla Leclerc asfaltın dışına çıktı.

İşte bu ikinci hamle yarış komiserleri tarafından incelendi ve her iki pilotu da dinlemek için çağırdılar. Damalı bayrağın sallanmasından üç saat sonra, 'mantıklı' bir biçimde bu hamleye herhangi bir ceza vermeme kararı aldılar.

## 2 Leclerc parladı, Ferrari bocaladı

**Ferrari'nin yeni çocuğu Leclerc galibiyeti kaybetmiş olsa da,** bir etkileyici performansa daha imza attı. Polden son üç turda Verstappen'e geçildiği ana kadar hatasız yarıştı. Ancak garajın diğer tarafında takım arkadaşı Vettel için ise sıkıntılar yaşanıyordu.

Sıralamanın ardından Leclerc pisti çok sevdiğini ve yeni ayarların Ferrari'nin ön tarafını iyileştirdiğini söylüyordu. Buna karşın Vettel için aynısı geçerli değildi. Cuma antrenmanlarında son virajda, kendi ifadesine göre rüzgar sebebiyle

**69. tur ve yarışın olayı: Verstappen, 3. virajda Leclerc'in içerisine dalıyor. Lastikler birbirine temas ediyor ve Max öne geçiyor.**

FOTOĞRAFLAR: LORENZO BELLANCA; GLENN DUNBAR; STEVEN TEE; MARK SUTTON; STEVE ETHERINGTON

**Leclerc favori pistinde polü aldı ve neredeyse ilk zaferine ulaşıyordu.**

spin attı. Bu zararsızdı ama Cumartesi ve Pazar günü için daha fazla sorun gelecekti.

Güç ünitesinde pnömatik basıncı sebebiyle sıralamaların son bölümüne çıkamadı ve yarışa dokuzuncu başlamak zorunda kaldı.

İlk turlarda iyi bir çıkış yakalayarak Hamilton'ın arkasında dördüncü sıraya çıktı. 21. turda ise Bottas'ın ardından pite girdi. Ferrari her iki aracını da en yumuşak lastiklerle yarışa başlatırken, Mercedes ve Verstappen Q2'de orta hamuru tercih etmişti. Bunun, Ferrari'nin stratejilerini sınırlayacağı endişeleri vardı. Vettel'in ilk bölümde Bottas ile eşit olması iyiydi, fakat Leclerc'e yarışın ilk bölümünde daha dayanıklı lastikler verilseydi, son turlarda Verstappen'e karşı belki de daha iyi savunma yapabilirdi.

Ferrari ekibi pitlerde Vettel'i beklerken, lastikler zamanında hazır değildi. Vettel yerine geldiğinde mekanikerler garajdan çıkıyor, lastikleri battaniyelerden çıkarıyorlardı. Normalden neredeyse üç kat daha fazla bekledi. Bu da onun podyum şansına mal oldu.

## 3 Mercedes sıcakta zorlandı

**Sekiz yarış arka arkaya yenilmeyen Mercedes,** sonunda Avusturya yazının sıcağıyla birlikte mağlup oldu. Bottas, Verstappen/Leclerc şovunun arkasında üçüncü olurken, Lewis Hamilton ise geçen yılki Kanada GP'sinden bu yana en kötü finişle damalı bayrağı beşinci sırada gördü.

Mercedes, W10'un soğutma sisteminde temel sorunlara yol açan rakım ve yüksek sıcaklıkla sıkıntı yaşıyordu. Ortam sıcaklığının 35°C'ye ulaştığı pistte pilotlar motor sıcaklığını kontrol etmek için gazı daha erken bırakıyorlardı. Spielberg'in deniz seviyesinin 600 metre üzerinde olması, daha ince atmosfer, aracın soğutma kabiliyetini kısıtladı.

Bu ana kadar sezonu domine eden Mercedes'ler bu hafta sonu sorun yaşadılar. Cuma günü Bottas önemli bir kaza yaşarken, sıralamada Hamilton ise, Kimi Raikkonen'i engellediği için grid cezası aldı.

Yarışta Hamilton üçüncü olsa da, bir kerbden geçerken ön kanadına hasar vererek yere basma gücü kaybına uğradı. Bu da pitlerde ön kanat değişimi gerektirdi ve bu Vettel'in ardına düşmek demekti. Yeni lastikler için Hamilton geç pit yapsa da, Vettel onu son 2 turda geçmeyi başardı.

**Sıcaklık, Mercedes'in problemler yaşamasına yol açtı ve Hamilton beşinci olabildi.**

# YARIŞ SONUÇLARI 9

### SPIELBERG / 30.06.19 / 71 TUR

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | **Max Verstappen** Red Bull | 1sa 22dk 01.822sn | |
| 2. | **Charles Leclerc** Ferrari | +2.724 sn | |
| 3. | **Valtteri Bottas** Mercedes | +18.960 sn | |
| 4. | **Sebastian Vettel** Ferrari | +19.610 sn | |
| 5. | **Lewis Hamilton** Mercedes | +22.805 sn | |
| 6. | **Lando Norris** McLaren | +1 tur | |
| 7. | **Pierre Gasly** Red Bull | +1 tur | |
| 8. | **Carlos Sainz** McLaren | +1 tur | |
| 9. | **Kimi Räikkönen** Alfa Romeo | +1 tur | |
| 10. | **Antonio Giovinazzi** Alfa Romeo | +1 tur | |
| 11. | **Sergio Pérez** Racing Point | +1 tur | |
| 12. | **Daniel Ricciardo** Renault | +1 tur | |
| 13. | **Nico Hülkenberg** Renault | +1 tur | |
| 14. | **Lance Stroll** Racing Point | +1 tur | |
| 15. | **Alexander Albon** Toro Rosso | +1 tur | |
| 16. | **Romain Grosjean** Haas | +1 tur | |
| 17. | **Daniil Kvyat** Toro Rosso | +1 tur | |
| 18. | **George Russell** Williams | +2 tur | |
| 19. | **Kevin Magnussen** Haas | +2 tur | |
| 20. | **Robert Kubica** Williams | +3 tur | |

**En hızlı tur**

Max Verstappen: 1 dk 07.475 sn /60. tur

### KULLANILAN LASTİK HAMURLARI

**Sert** (C2) **Orta** (C3) **Yumuşak** (C4) **Yağmur** **Yoğun yağmur**

| HAVA | SICAKLIK | PİST SICAKLIĞI |
|---|---|---|
| Güneşli | 33°C | 51°C |

### PİLOTLAR SIRALAMASI

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Hamilton | 197 puan | 11 Hülkenberg | 16 puan |
| 2 Bottas | 166 puan | 12 Magnussen | 14 puan |
| 3 Verstappen | 126 puan | 13 Pérez | 13 puan |
| 4 Vettel | 123 puan | 14 Kvyat | 10 puan |
| 5 Leclerc | 105 puan | 15 Albon | 7 puan |
| 6 Gasly | 43 puan | 16 Stroll | 6 puan |
| 7 Sainz | 30 puan | 17 Grosjean | 2 puan |
| 8 Norris | 22 puan | 18 Giovinazzi | 1 puan |
| 9 Räikkönen | 21 puan | 19 Russell | 0 puan |
| 10 Ricciardo | 16 puan | 20 Kubica | 0 puan |

motorsport STATS

BİTİŞ ÇİZGİSİ

# YARIŞ RAPORU

F1 DÜNYA ŞAMPİYONASI 10. YARIŞ

# BRİTANYA GP'SİNİN 3 KİLİT NOKTASI

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

## 1 Güvenlik aracı, Bottas'ın planlarını bozdu

**Tarih, Lewis Hamilton'ın takım arkadaşı Bottas'ı 24.9 saniye farkla geçerek altıncı Britanya GP'si zaferini kazandığını** ve Jim Clark'ın 52 yıllık rekorunu geçtiğini yazacak. Ama zaten eğlenceli olan yarış, üçüncü kişilerin kritik anda araya girmemesiyle daha da heyecanlı olabilirdi. Kritik anda giren güvenlik aracı, Hamilton'ın pit stop'undan maksimum avantaj elde etmesini sağladı.

Cumartesi günü ilk Q3 turuyla polü alan Bottas'tı. İkinci turu daha iyi olabilirdi ama bunu turun en başında bozdu. Hamilton ise sadece 0.006 sn farkla ikinci oldu.

Bottas startta hata yapmadı, polü yarış liderliğine çevirerek yoluna devam etti. Orta hamurdaki Mercedes'ler en başta Leclerc'in liderlik ettiği gruptan uzaklaştı.

Leclerc, sıralamada Bottas'a yakındı. Yarış temposu açısından ise gümüş araçlar daha güçlüydü.

Bottas liderliğini iyi korudu ve Hamilton'ın yarış mühendisi öndeki aracın ön sol lastiğinin aşındığını ifade etti. 16. turda beklenenden erken bir şekilde, Bottas yine orta hamur lastikler için pite daldı ve Hamilton öne geçti.

Bottas yeni lastiklerle çok daha hızlıydı ve Hamilton pite girdiğinde liderliği geri alacak gibi görünüyordu. Bu sırada Antonio Giovinazzi Alfa Romeo'suyla jant sorunu nedeniyle spin atarak Vale'in dışına çıktı. Güvenlik aracı devreye girerken, Hamilton sert lastikler için pite girerek, teorik olarak yarış sonuna kadar gidebilecek lastikleri taktı. Bottas'ın ise bir pite daha ihtiyacı vardı.

Böylece Hamilton liderliği alarak, bir daha bırakmadı. Ayrıca pist rekoruna da imza atmayı başardı.

## 2 Vettel'in sezonu daha kötüleşiyor

Sebastian Vettel, Britanya'dan pek mutlu ayrılmadı. Sebastian Vettel kötü bir sıralama turu geçirdi ve takım arkadaşının 0.6 saniye gerisinde altıncı oldu. Ayrıca yarışta da Max Verstappen'e çarpmasıyla ceza aldı.

Vettel yarış boyunca takım arkadaşı Charles Leclerc kadar adanmış görünmüyordu. Sıralamada sadece Leclerc'in üç sıra gerisinde kalmadı aynı zamanda Q1'den Q3'e kadar zamanını çok zor geliştirdi.

**Güvenlik aracı girmemiş olsaydı, zafer Mercedes'in diğer pilotu Bottas tarafına gidebilirdi.**

FOTOĞRAFLAR: ZAK MAUGER; GLENN DUNBAR; HASAN BRATIC; MARK SUTTON

Vettel'in kötü sezonu, Verstappen'e Vale'de çarpmasıyla devam etti.

Araçtan ve verdiği histen mutlu olmadığını ifade etti.

Vettel, startta ikinci Red Bull pilotu Pierre Gasly'i geçti ama ardından Leclerc-Verstappen savaşının arasında kaldı. Gasly böylece Vettel'in arkasından ayrılmadı.

Pierre Gasly 11. turda Vettel'i geçip yine orta hamurları takmak için pite girerken, bir tur sonra Ferrari Leclerc'i; Red Bull da Verstappen'i pite aldı. Verstappen pitlerden önde çıktı, ancak Leclerc hata yapan Red Bull sürücüsünü pist üstünde geçerek yerini geri kazandı.

Geride kalan Verstappen, önce 27. turda Gasly'yi geçti. Ardından 10 tur sonra DRS yardımıyla Stowe'da Vettel'e yaklaştı. Verstappen, iyi bir hamleyle Vettel'i geçerken frenleme sırasında Vettel, arkadan Red Bull'a temas etti. İki araç da pist dışına çıktı. Verstappen hasarlı araçla beşinci bitirirken Vettel, 10 saniye cezasıyla birlikte 16. oldu.

## 3 Leclerc-Verstappen rövanşı

**Verstappen'in yarış sonunda yaptığı hamleyle tartışmalı bir şekilde**

Leclerc'den galibiyeti almasının üzerinden iki hafta geçti. Bu kez iki pilot Silverstone'un hızlı virajlarında karşı karşıya geldiler. Burada neler olacaktı?

Leclerc sıralamada üçüncü olurken, Verstappen çok az farkla dördüncüydü. İkili arasında sık sık yakın mücadeleler oldu, ancak güvenlik aracı altındaki pitlerde, pit yolu içinde lastik lastiğe mücadele bile gördük.

Yarışı daha önde bitiren Leclerc'in değerlendirmesi şöyleydi: "Avusturya benim için ne kadar ileri gidebileceğimiz ve neleri kabul edebileceğimiz açısından gözlerimi açan bir yarış oldu. Yarış çok heyecanlıydı." Bu ikili arasında önümüzdeki yıllarda bolca rekabet göreceğiz.

Leclerc ve Verstappen savaşı bölüm 2. Bu seri uzun soluklu olacak gibi görünüyor.

# YARIŞ SONUÇLARI 10

## SILVERSTONE / 14.07.19 / 52 TUR

| | | |
|---|---|---|
| 1. | **Lewis Hamilton** Mercedes | 1sa 21dk 08.452sn |
| 2. | **Valtteri Bottas** Mercedes | +24.928 sn |
| 3. | **Charles Leclerc** Ferrari | +30.117 sn |
| 4. | **Pierre Gasly** Red Bull | +34.692 sn |
| 5. | **Max Verstappen** Red Bull | +39.458 sn |
| 6. | **Carlos Sainz** McLaren | +53.639 sn |
| 7. | **Daniel Ricciardo** Renault | +54.401 sn |
| 8. | **Kimi Räikkönen** Alfa Romeo | +65.540 sn |
| 9. | **Daniil Kvyat** Toro Rosso | +66.720 sn |
| 10. | **Nico Hülkenberg** Renault | +72.733 sn |
| 11. | **Lando Norris** McLaren | +74.281 sn |
| 12. | **Alexander Albon** Toro Rosso | +75.617 sn |
| 13. | **Lance Stroll** Racing Point | +81.086 sn |
| 14. | **George Russell** Williams | +1 tur |
| 15. | **Robert Kubica** Williams | +1 tur |
| 16. | **Sebastian Vettel** Ferrari | +1 tur* |
| 17. | **Sergio Pérez** Racing Point | +1 tur |

**Yarış dışı kalanlar**

| | |
|---|---|
| **Antonio Giovinazzi** Alfa Romeo | 18 tur - spin |
| **Romain Grosjean** Haas | 9 tur - hasar |
| **Kevin Magnussen** Haas | 6 tur - hasar |

**En hızlı tur**

Lewis Hamilton: 1 dk 27.369 sn / 52. tur

*Kazaya sebebiyet verdiği için 10 saniye cezası dahil

### KULLANILAN LASTİK HAMURLARI

**Sert** (C1) | **Orta** (C2) | **Yumuşak** (C3) | **Yağmur** | **Yoğun yağmur**

| HAVA | SICAKLIK | PİST SICAKLIĞI |
|---|---|---|
| Bulutlu | 18°C | 27°C |

### PİLOTLAR SIRALAMASI

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Hamilton | 223 puan | 11 Hülkenberg | 17 puan |
| 2 Bottas | 184 puan | 12 Magnussen | 14 puan |
| 3 Verstappen | 136 puan | 13 Pérez | 13 puan |
| 4 Vettel | 123 puan | 14 Kvyat | 12 puan |
| 5 Leclerc | 120 puan | 15 Albon | 7 puan |
| 6 Gasly | 55 puan | 16 Stroll | 6 puan |
| 7 Sainz | 38 puan | 17 Grosjean | 2 puan |
| 8 Räikkönen | 25 puan | 18 Giovinazzi | 1 puan |
| 9 Norris | 22 puan | 19 Russell | 0 puan |
| 10 Ricciardo | 22 puan | 20 Kubica | 0 puan |

motorsport STATS

BİTİŞ ÇİZGİSİ

# YARIŞ RAPORU

F1 DÜNYA ŞAMPİYONASI 11. YARIŞ

# ALMANYA GP'SİNİN 3 KİLİT NOKTASI

FOTOĞRAFLAR motorsport IMAGES

## 1 Verstappen'in soğukkanlı tarzı zaferi getirdi

Max Verstappen Almanya GP'sinde, tıpkı mottosunda olduğu gibi içindeki aslanı serbest bıraktı. İkinci cepten başladığı yarışta patinajda kalarak kötü bir start alsa da, soğukkanlılığını korudu ve galibiyete giden zorlu yolda başarıya ulaştı. Yağmurlu havada yarışmayı seven ve zor koşullarda pilotajı iyi olan Verstappen, doğru strateji, tecrübeli ekip ve biraz da şans ile Hockenheim'a damga vurdu. Red Bull bu zaferle 2019'daki ikinci galibiyetine ulaşırken, Lewis Hamilton'ın sorun yaşadığı hafta sonunda Verstappen önemli puanlar kazandı ve yaz arasından önce şampiyonluk umutlarını biraz da olsa yeşertti, Japon üreticinin göğsünü kabarttı.

Honda, geçtiğimiz sezonlarda verdiği emeklerin meyvesini bu sezon topluyor. Toro Rosso ile kendini geliştiren Japon üretici, Red Bull ile adeta şahlandı. Almanya GP'sinde ise yağışlı hava koşulunun getirdiği zorlu şartlarda hata yapan sürücülerin geriye düşmesi ve en güçlü rakiplerin yarış dışı kalmasından faydalanan Rus sürücü Daniil Kvyat da, Toro Rosso'ya üçüncülük kupasını getirerek Honda'ya çifte sevinç yaşattı.

## 2 Ferrari yine fırsat tepti

Almanya'da hava sıcaklığı Cuma günü oldukça yüksekti ve hem koşullar hem de pist yapısından ötürü, Hockenheim yarışının Ferrari'ye yardım edebileceği görüşü hakimdi. Antrenmanlarda beklendiği üzere oldukça güçlü bir Ferrari vardı. İtalyan ekip üç antrenman seansının tamamını zirvede tamamlayınca, özellikle Charles Leclerc sıralama turları öncesinde pol pozisyonunun en büyük adayı haline geldi. Ancak sıralama turlarının henüz ilk bölümünde Sebastian Vettel'in aracında yaşanan turbo sorunuyla birlikte Ferrari, pol savaşında tek araçla kaldı. Gözler Charles Leclerc'e döndü, ancak son bölüme kalmayı başaran Monakolu sürücünün aracında da yakıt pompası sorunu ortaya çıktı. Ferrari için kabus gibi geçen bir gündü ve Ferrari fanları, 10. ve 20. sıraların ardından isyan bayrağını çekti.

Yarışa son sıradan başlayan Vettel, iyi bir yükseliş gerçekleştirmeyi başardı ve özellikle son bölümde çok iyi bir tempo yakalayarak damalı bayrağı ikinci sırada gördü. Ancak yarışa 10. sıradan başlayan Leclerc, ıslak zeminde yaptığı hatayla birlikte kendini bariyerlerde bularak belki de galibiyet fırsatını tepti. Bu Monakolu sürücü için yarışın sonu anlamına geliyordu. Ferrari hafta sonunu her ne kadar Vettel'le ikinci sırada tamamlasa da, sadece tek bir araçla finiş görebildi ve bir kez daha kazanabileceği bir yarıştan 'hasarı azaltmakla' yetindi.

**Doğru zamanda doğru işleri yapan Verstappen, Red Bull Racing ve Honda'ya bir galibiyet daha getirdi.**

FOTOĞRAFLAR: LAT ARŞİVİ

Yarışın favorisi olan Ferrari bir kez daha istediğini alamadı.

## 3 Mercedes kabus gördü

Hafta sonuna, motor sporlarındaki 125. yılına istinaden yeni bir renk düzeni ve retro takım kıyafetleriyle başlayan Mercedes, ayrıca F1'deki 200. yarışını da kutluyordu. Önceki yarış Avusturya'da soğutma sorunları yaşayan takım, Almanya'ya bu konuda güncellemeler yaparak geldi ve Hockenheim'daki sıcaklıkların çok yüksek olması, bu güncellemeleri yapmakta ne kadar haklı olduklarını da gösterdi.

Mercedes'ler bu güncellemeye rağmen üç antrenman seansında da Ferrari'lerin gerisinde kaldılar.

Ancak sıralama turlarında Mercedes, araçtaki tüm performansı ortaya ilk kez ortaya çıkarttı ve Ferrari'lerin yaşadığı şok edici sorunlarla birlikte ilk sırayı Lewis Hamilton'la almayı başardı. Valtteri Bottas sıralama turlarını üçüncü tamamlasa da yarışa temiz taraftan kalkma şansını elde etti, ki bu yağmurun beklendiği yarışın startında büyük avantaj sağlayabilirdi. Ve öyle de oldu.

Pazar günü Hockenheim'da müthiş bir yağmur vardı ve sürücüler, görüş mesafesini ve pistin yarışmaya uygun olup olmadığını anlamak için yarış başlamadan önce birkaç formasyon turu atmak zorunda kaldılar.

Ancak değişken pist koşulları, sürücülerin sürekli lastik kumarı oynamasına ve pozisyonların sürekli değişmesine sebep oldu. Piste birçok kez güvenlik aracı girerken, Hamilton da güvenlik aracı periyodunda son sektörde hata yapıp bariyerlere temas etti ve ön kanadına hasar verdi. Tam pit girişinin olduğu virajda kanadını kıran Hamilton pite yöneldi, ancak girmesi gereken yerin dışından pite giren İngiliz sürücü 5 saniye zaman cezası aldı ve pitte çok zaman kaybederek gerilere düştü ve daha sonra bir spin daha atarak yarışı 11. sırada tamamlayabildi. Yarıştan sonra Alfa Romeo sürücülerinin aldığı cezayla birlikte ise Hamilton dokuzuncu sıraya yükseldi ve hafta sonunu iki puanla kapatabildi.

Bottas ise bütün olaylardan sonra dördüncü sırada götürdüğü yarışta Racing Point sürücüsü Lance Stroll'ü kovalarken, ilk virajda fazla risk alıp spin attı ve bariyerlere çarparak yarış dışı kaldı.

Mercedes için birçok şeyin ters gittiği bir hafta sonu oldu.

# YARIŞ SONUÇLARI 11

### HOCKENHEIM / 28.07.19 / 64 TUR

| | | |
|---|---|---|
| 1. | **Max Verstappen** Red Bull | 1sa 44 dk 31.275 sn |
| 2. | **Sebastian Vettel** Ferrari | +7.333 sn |
| 3. | **Daniil Kvyat** Toro Rosso | +8.305 sn |
| 4. | **Lance Stroll** Racing Point | +8.966 sn |
| 5. | **Carlos Sainz** McLaren | +9.583 sn |
| 6. | **Alexander Albon** Toro Rosso | +10.052 sn |
| 7. | **Romain Grosjean** Haas | +16.838 sn |
| 8. | **Kevin Magnussen** Haas | +18.765 sn |
| 9. | **Lewis Hamilton** Mercedes | +19.667 sn |
| 10. | **Robert Kubica** Williams | +24.987 sn |
| 11. | **George Russell** Williams | +26.404 sn |
| 12. | **Kimi Räikkönen** Alfa Romeo | +42.214 sn* |
| 13. | **Antonio Giovinazzi** Alfa Romeo | +43.849 sn* |

**Yarış dışı kalanlar**

| | | |
|---|---|---|
| 14. | **Pierre Gasly** Red Bull | 61. tur - kaza |
| | **Valtteri Bottas** Mercedes | 56. tur - kaza |
| | **Nico Hülkenberg** Renault | 39. tur - kaza |
| | **Charles Leclerc** Ferrari | 27. tur - kaza |
| | **Lando Norris** McLaren | 25. tur – güç kaybı |
| | **Daniel Ricciardo** Renault | 13. tur - egzoz |
| | **Sergio Pérez** Racing Point | ilk tur - kaza |

**En hızlı tur**

Max Verstappen: 1 dk 16.645 sn / 61. tur

*Startta sürücü yardımcıları kullanmaktan 30 saniye cezası dahil

### KULLANILAN LASTİK HAMURLARI

**Sert** (C1) | **Orta** (C2) | **Yumuşak** (C3) | **Yağmur** | **Yoğun yağmur**

| HAVA | SICAKLIK | PİST SICAKLIĞI |
|---|---|---|
| Yağmurlu | 21°C | 26°C |

### PİLOTLAR SIRALAMASI

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Hamilton | 225 puan | 11 Ricciardo | 22 puan |
| 2 Bottas | 184 puan | 12 Stroll | 18 puan |
| 3 Verstappen | 162 puan | 13 Magnussen | 18 puan |
| 4 Vettel | 141 puan | 14 Hülkenberg | 17 puan |
| 5 Leclerc | 120 puan | 15 Albon | 15 puan |
| 6 Gasly | 55 puan | 16 Pérez | 13 puan |
| 7 Sainz | 48 puan | 17 Grosjean | 8 puan |
| 8 Kvyat | 27 puan | 18 Giovinazzi | 1 puan |
| 9 Räikkönen | 25 puan | 19 Kubica | 1 puan |
| 10 Norris | 22 puan | 20 Russell | 0 puan |

motorsport STATS

# KARA BAYRAK

KORHAN SAVRAN

@Korhansavran /korhan_savran_
korhan.savran@f1racing.com.tr

**Sevgili Nico,**

Nico Hulkenberg, 2013 yılında bir gece yarısı telefonuna düşen kısa mesaj sonrasından bu yana serbest düşüşüne devam ediyor. Stefano Domenicali'nin kibarca 'biz Kimi Raikkonen ile anlaştık dostum, haydi başka kapıya' demesinden sonra, kariyeri adeta bir çöküş yaşıyor. Aslında bu anlaşmanın Kimi Raikkonen tarafına dönmesine sebep, elbette Luca di Montezemolo'nun isteği doğrultusunda, 2007 Dünya Şampiyonu'na karşı beslediği inançtan ve onu tekrar takımda görme isteğinden başka bir şey değildi. Sonuç Ferrari için hüsran olsa bile Nico Hulkenberg'in kariyerine bakan Montezemolo'nun bu kararında pişmanlık duymayacağı da oldukça açık.

Adeta yolunu kaybetmiş olan Nico Hulkenberg kariyerinin en verimli döneminde kendini bir anda Force India'nın kollarında bulmuş, ama kendini devler sofrasına götürecek çıkışı bir türlü yapamamıştı. Renault ile başlayan 2017 macerasında önce zayıf takım arkadaşı Jolyon Palmer'ı, devamında 2018 yılında Carlos Sainz'ı mağlup etmesine rağmen gereken ilgiyi görmemişti. 2019 yılı ise son şansı olabilir. Çünkü Daniel Ricciardo gibi üst segment bir pilotu mağlup etmek, hem ona karşı bakış açısını değiştirebilir hem de kaybolmuş kendine güvenini geri döndürebilir. Aslında günümüzdeki birçok çaylak pilota göre çok daha hızlı başlayan bir kariyerden söz etmek mümkün. 2010 Interlagos'ta yağmur altında Williams FW32 ile alınan muhteşem pol pozisyonu, 2015 yılında Le Mans 24 Saati kazanması, elbette yeteneği olduğunun açık bir göstergesi sayılabilir. Peki sorun yetenek değilse, Alman pilotun kariyerinde bu yolculuğa çıkarken yanına almadığı şey ne olabilir?

Hali hazırda 167 yarışı deviren ve çaylak sezonunda gayet iyi işler çıkarmış bir pilotun, toplamda on sezonda sadece tek bir pol pozisyonu alıp, hiç podyuma çıkamamış olması kabul edilebilir değil. Dahası, kariyeri Force India ve Sauber arasında sıkışıp kalan, istikrar sorunu yaşayan bir pilotun çantasına koyması gereken en değerli şey özgüvenidir. Bu kaybedildiğinde geri kazanmak hiç kolay değildir. F1 takımlarını ve sığ suda sekiz takla atan takım patronlarını, bir türlü kendinin gerçek bir "kazanan" pilot olduğuna ikna edememesinin altında yatan neden bir inanç sorunudur.

Aslında kariyeri ironik olarak adaşı ve vatandaşı Nico Rosberg ile oldukça benzer bir yönde birleşiyor. Ama Rosberg'in kariyerinde farkı yaratan hem aracın hibrit döneme çok güçlü bir başlangıç yapması ve Lewis Hamilton gibi üst kalite bir pilotla girdiği mücadele gösterilebilir. Kritik nokta Lewis'in Nico Rosberg'i iyi olmaya zorladığı gerçeğidir. Yoksa Nico Rosberg'in kariyer başlangıcının 1-2 podyumunu saymazsak, Mercedes takımına gelene kadar Hulkenberg'ten iyi olduğu tek bir alan bile yok. Şimdi bu benzerlik noktasında ise Hulkenberg'in Renault takımında bu duruma nasıl tepki vereceğini görmek ilginç olacak. 2019 Silverstone'da takımın stratejisini açıkça eleştirmesi hiç hoş karşılanmadı. Daniel Ricciardo'nun takım zayıfken bile aptalı oynaması ve çevresine gülücükler dağıtması, aslında yönünü çizmiş olmasından kaynaklanıyor. Daniel Ricciardo'nun sabredecek zamanı var ama takımın Nico Hulkenberg'e sabredecek zamanı var mı bundan pek emin değilim. Bu yönden bakıldığında Renault kariyerinde de Hulkenberg için tablo yine karanlık gibi gözüküyor. Peki bir çıkış yolu var mı?

Elbette var. Hem de oldukça 'ballı börek' bir çıkış yolu bile olabilir. Red Bull'un Nico Hulkenberg ile ilgilendiği bilinen bir gerçek. Helmut Marko'nun Pierre Gasly'den memnun olmadığı, hatta sezon sonuna kadar ona kendini toparlaması için süre

**Hulkenberg'in Ricciardo'yu mağlup etmesi şart. Yoksa işin rengi değişecektir.**

**Hulkenberg 'kazanan' bir pilot olduğuna henüz ikna edemedi. Peki ama neden?**

verdiği biliniyor. Asıl tehdit ise Max Verstappen'in kontratında bulunan bir maddeden dolayı kaçıp Brackley'in yolunu tutması. İşte bu sebeple Helmut Marko'nun mevcut şartlarda bir yedek plan içinde Hulkenberg'e yer açması oldukça olası. Hatta Sebastian Vettel'in Ferrari'de yaşadığı kriz devasa boyutlara ulaşırsa kurnaz Helmut Marko'nun bir Vettel-Hulkenberg Alman zırhlı donanmasını hazırlayıp, bu iki tahrip gücü yüksek torpidoyu rakiplerinin üzerine yollama isteği, mevcut şartlarda ufukta belirebilir.

Eski dosttan düşman olmayacağı gibi son Honda motoru değişikliği ile Ferrari'yi yakalamış, hatta biraz da geçmiş olan Red Bull takımına Sebastian Vettel'in katılmak istemesi beni hiç şaşırtmaz. Nico Hulkenberg eğer bu yıl Daniel Ricciardo'ya karşı kaybederse, takım içinde hâlâ adı konmayan lider pilotluk statüsünü kaybedeceğini ve sonucun muhtemel bir kovulma ile sonuçlanacağını biliyor. Red Bull'un teklifini kabul etmekten başka çaresi yok. Hatta bu teklif hayatını tümüyle değiştirecek bir imza bile olabilir. Kariyerini tümüyle baştan yazacak bir anlaşma. Bence kulağa gayet hoş geliyor.

2020 Nico Hulkenberg için yolun sonu mu, yoksa bir yeniden bir doğuş mu olacak bunu zaman gösterecek. Fakat ortada apaçık duran bir şey varsa o da Nico Hulkenberg'in artık zamanı çarçur etmek gibi bir lüksünün olmadığıdır. Bunu kendisi de zaten net olarak biliyor.

O teklifi kabul et.

İmza; çok bilmiş bir dost...

LOUNGEME
Worldwide Mobile Lounge Access
LoungeMe, dünyanın dört bir köşesinde bulunan yüzlerce lounge'a hızlı ve kolay erişim sağlıyor.
Ücretsiz İNDİRİN!
App Store
ANDROID APP ON Google play
Tek seferlik bir giriş satın alabilir veya üyelik paketlerimizden birini seçerek ayrıcalıkların keyfini çıkarabilirsiniz.
EXPLORER
BİR ADET ÜCRETSİZ GİRİŞİN ARDINDAN HER GİRİŞİNİZ 27€
TRAVELLER
ON ADET ÜCRETSİZ GİRİŞİN ARDINDAN HER GİRİŞİNİZ 27€
VOYAGER
LOUNGE'LARA SINIRSIZ ERİŞİM
SINGLE BITE

PETRONAS
KAZANAN FORMÜL
DÜNYA ŞAMPİYONLARI İÇİN ÜRETİLDİ
THE
WINNING
FORMULA
FOR THE
WORLD CHAMPIONS
2014 2015 2016 2017 2018
PETRONAS
SYNTIUM
PETRONAS
Tutela
Official Title Partner
AMG
PETRONAS
MOTORSPORT
PETRONAS Syntium
www.pli-petronas.com